
تجارة التمور في إمارات
الساحل العربي للخليج العربي
(1914 - 1939)
مكتبة
الحبر الإلكتروني
@bookkn
خولة عبد الله العليلي

تجارة التمور في إمارات
الساحل العربي للخليج العربي

تجارة التمور في إمارات الساحل العربي للخليج العربي

(1914 - 1939)

خولة عبد الله العليلي

بيانات الفهرسة أثناء النشر.

SB364 .A43 2018

عليلي، خولة عبدالله.

تجارة التمور في إمارات الساحل العربي للخليج العربي (1914- 1939) / خولة عبدالله العليلي. ـ ط. 1. ـ أبو ظبي : دائرة الثقافة والسياحة- دار الكتب، 2018.

228 ص. ؛ 21 سم.

1- التمر- تجارة. 2- الخليج العربي- تاريخ. أ- العنوان.

لوحة الغلاف: الفنانة سمية الريس

الإمارات العربية المتحدة، أبوظبي، ص.ب: 94000

publishing@dctabudhabi.ae

www.dctabudhabi.ae

هاتف: 579 5995 2 971+


ZAYED
ESDARAT
إصدارات

إهداء

إلى من جعل من التاريخ سهلاً ممتعاً

إلى مقام صاحب السمو الشيخ الدكتور سلطان بن محمد القاسمي عضو المجلس الأعلى حاكم الشارقة، الرئيس الأعلى لجامعة الشارقة.

تمهيد

احتلت التمور أهمية كبيرة لسكان منطقة الخليج العربي منذ القدم، سواءً في الاعتماد عليها كمصدر أساسي للغذاء أو كمصدر للإيرادات المالية عن طريق الاتجار بها استيرادًا وتصديرًا. وعلى الرغم من أهميتها الكبيرة إلا أن الدراسات التي تناولتها من الجانب التجاري قليلة جدًا، وأغلب تلك الدراسات تناولتها في معرض حديثها عن تجارة السفن الشراعية أو النقل التجاري دون أن تفصل في جوانبها المالية. ولذلك عزمت على اختيار دراسة هذا الموضوع بصورة أوسع وأقرب إلى الشمولية.

كثيرًا ما تعقد مقارنات بين تجارة التمور وأنواع التجارات الأخرى السائدة في منطقة الساحل العربي للخليج. فهل كانت أهمية تجارة التمور في تلك الفترة توازي أهمية التجارات الأخرى؟ وما مدى ارتباط تجارة التمور بالحركة الملاحية؟ وما الموانئ التي ارتبطت بتجارة التمور أكثر من غيرها؟ وما مدى تأثر هذه التجارة بالأوضاع السياسية والاقتصادية في خلال سنوات البحث المحددة بين عامي (1914-1939)؟ وتلك الفترة من الفترات المهمة في تاريخ منطقة الخليج العربي التي ضمت الكثير من الأحداث التاريخية المهمة سواءً على مستوى المنطقة أم على مستوى العالم، ففي سنة (1914) نشبت الحرب العالمية الأولى تلتها بوادر الحرب العالمية الثانية وخلال الحربين العالميتين حدث الكساد العالمي في سنة (1929) الذي أضر بتجارة اللؤلؤ المهمة مما انعكس سلبًا على أغلب التجارات في تلك الحقبة.

اعتمدت في دراسة هذا الموضوع المنهج الاستردادي واستعنت بالمنهج الوصفي-الكمي بما فيه من إحصاءات وجداول، فجمعت كافة المعلومات من المصادر الأولية والمراجع، وأخضعتها

للنقد الدقيق للتحقق من صحتها وتحديد مضمونها، ووظفتها بعد ذلك مع الجداول والإحصاءات لرسم صورة دقيقة عن تجارة التمور خلال مدة الدراسة.

وعن الصعوبات التي واجهتني فتمثلت في شحّ الوثائق التجارية العربية التي تغطي سنوات البحث المتعلقة به. وعدم وضوح الأرقام والبيانات في السجلات التجارية البريطانية لبعض سنوات الدراسة، وفقدان البعض الآخر منها. وندرة المعلومات التجارية المفصلة في تلك السجلات المعللة أسباب انخفاض أو ارتفاع واردات الموانئ أو صادراتها في كثير من السنوات مما اضطرني للبحث في المراجع التي تحدثت عن الأوضاع السياسية أو الاقتصادية في تلك السنوات ومحاولة الربط بينها وبين ما جاء من أرقام في تلك السجلات. كذلك لم أقف على أية إحصاءات تجارية لتجارة التمور عبر النقل البري لتلك الفترة. مما جعل الدراسة قاصرة على دراسة موضوع تجارة التمور عبر النقل البحري فقط. كما لم تتوفر سجلات تجارية لموانئ الساحل المتصالح بشكل منفرد تتناول الصادر والوارد كما في سجلات التجارة لإمارات الساحل العربي الأخرى.

أقسام البحث

مقدمة:

وضحت فيها مساهمة الوطن العربي في زراعة النخيل عالميًا، وأسباب وأماكن انتشار زراعة النخيل في منطقة الخليج العربي، والآفات والأمراض والظروف المناخية التي أثرت في إنتاج التمور، عرجت بعدها على الأهمية الاقتصادية لتجارة التمور في الكويت والبحرين والساحل المتصالح وعلاقتها باللؤلؤ. وبينت كذلك أهم العوامل المؤثرة في تجارة التمور كالنقل البري والبحري وطبيعة الموانئ التي ترسو عليها السفن الناقلة للتمور ومدى صلاحيتها لرسو تلك السفن. وانتهت المقدمة بجداول تفصيلية لكمية الوارد والصادر من التمور لكل من موانئ الكويت والبحرين والساحل المتصالح بين عامي (1907-1913) مع تحليل لتلك الأرقام والبيانات.

الفصل الأول:

تناولت فيه «واردات التمور إلى موانئ إمارات الساحل العربي للخليج بين عامي (1914-1939)» من خلال تقسيمه إلى ثلاثة مباحث:

المبحث الأول: «واردات التمور إلى ميناء الكويت بين عامي (1914-1939)» أوردت فيه بالتفصيل حجم تجارة التمور من حيث القيمة والكمية مع الربط بالأحداث السياسية والأمنية والاقتصادية العامة والخاصة التي أثرت في تجارة التمور في الكويت.

المبحث الثاني: بعنوان «واردات التمور إلى ميناء البحرين بين عامي (1914-1939)» ربطت أسباب ارتفاع أو انحدار قيمة وكمية الواردات بالأوضاع السياسية والأمنية والاقتصادية.

المبحث الثالث: وهو «واردات التمور إلى موانئ الساحل المتصالح بين عامي (1914-1939) اعتمدت فيه على ما ورد من معلومات عن قيمة وكمية صادرات كل من الكويت والبحرين وبوشهر في جمع البيانات المطلوبة، لعدم توفر سجلات تجارية خاصة بموانئ الساحل المتصالح خلال تلك الفترة.

الفصل الثاني:

دراسة «صادرات التمور من موانئ إمارات الساحل العربي للخليج بين عامي (1914-1939)» وجعلته في ثلاثة مباحث أيضًا.

المبحث الأول: «صادرات التمور من ميناء الكويت بين عامي (1914-1939)» وفصَّلت فيه تجارة إعادة التصدير من ميناء الكويت التي كانت تعتمد على تمور العراق لانعدام إنتاجها من التمور في تلك الحقبة.

المبحث الثاني: المعنون «صادرات التمور من ميناء البحرين بين عامي (1914-1939) وتناولت خلاله إعادة تصدير تمور الإحساء والعراق عبر ميناء البحرين، فالبحرين كانت تنتج تمورًا تسد بها حاجة الاستهلاك المحلي وتعتمد على تمور الإحساء والعراق لإعادة تصديرها من أجل الربح المالي.

المبحث الثالث: «صادرات التمور من موانئ الساحل المتصالح بين عامي (1914-1939) تناولت قيمة وكمية صادرات موانئ الساحل المتصالح إلى ميناء بوشهر فقط من خلال الأرقام في جداول واردات ميناء بو شهر.

الفصل الثالث:

«أساليب التعامل التجاري بالتمور» وضعته في أربعة مباحث مفصلة لبعض الجوانب المتعلقة بتجارة التمور.

المبحث الأول: «أساليب استيراد وتصدير التمور» تناولت فيه الأساليب التي اتبعها تجار التمور عند الاستيراد والتصدير. وهي معلومات لم تُذكر في السجل التجاري البريطاني، كما لم أعثر عليها كعنوان مستقل في المصادر والمراجع التي استعنت بها. ولذا قمت بجمعها من تقويمات ودفاتر حسابات (نواخذة) السفن التجارية المحلية واستعنت بالمقابلات التي أجريت مع البعض منهم. وجاء فيه أيضًا الأساليب المتبعة في كل من العراق وبلاد فارس في تصدير التمور.

المبحث الثاني: «الجوانب المالية لتجارة التمور» وهي تشمل كلفة شحنها ونقلها والوكالات التجارية التي تعاملت بها.

المبحث الثالث: «الأوزان المستخدمة في تجارة التمور» وعرضت أهم تلك الأوزان مع بيان مقدارها وتناول أوزان البلدان المجاورة لإمارات الساحل العربي والتي كانت تتاجر معها بسلعة التمور.

المبحث الرابع: «نقل التمور» خصصته لوسيلة نقل التمور بحرًا والتي اعتمدت على السفن المحلية بأنواعها وأحجامها المختلفة وأشهرها نوع «البغلة» و«الأبوام السفارة» كبيرة الحجم، ثم وسيلة البواخر وأهمها بواخر شركة الهند البريطانية للملاحة البحرية فضلاً عن شركات أخرى غيرها.

وحوت الخاتمة عرضًا مركزًا لأهم نتائج الدراسة.

أهم الدراسات السابقة لذات الموضوع

لم يفرد لهذا الموضوع أي دراسة مستفيضة شاملة، ولكن كان ثمة معلومات متناثرة في بطون الكتب والدراسات التي تناولت الحديث عن الأوضاع الاقتصادية لمنطقة الخليج العربي بالإجمال، وعن صناعة السفن الشراعية التجارية والنقل التجاري، وأهم تلك الدراسات:

يوسف يعقوب الحجي، النشاطات البحرية القديمة في الكويت (الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2007). وهو دراسة لأهم النشاطات التجارية التي مارسها أهل الكويت قديمًا، وتضمنت الدراسة فصلاً عن «السفر الشراعي» تحدث فيه المؤلف عن تجارة التمور منذ أول عمليات شحنها من موانئ شط العرب في جنوب العراق إلى أن تصل إلى وجهتها سواء إلى الموانئ الهندية أو العربية في جنوب شبه الجزيرة العربية أو الإفريقية، وذلك من خلال الفصل الرابع «السفر الشراعي» (ص 103-174). إلا أن المؤلف تحدث عن تجارة التمور على وجه العموم كمرحلة أولى للرحلات التجارية فقط، دون أن يفصل في الجوانب المالية المتعلقة بتجارة التمور على وجه التحديد كأساليب الاستيراد والتصدير والعوامل المؤثرة في تجارتها.

محمد عبد الهادي جمال، الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت (الكويت، مركز الدراسات والبحوث الكويتية، 2003). تحدث المؤلف في الفصل الأول المعنون «الأعمال ذات العلاقة بالبحر» في الجزء الأول منه «المهن ذات العلاقة بالبحر» (ص 62-77) عن مهنة السفر التجاري والرحلات التجارية التي كان يقوم بها تجار الكويت والتي تبدأ بتحميل سفنهم بتمور العراق ثم التوجه بها إلى مختلف الموانئ الهندية والعربية والإفريقية. وأجمل المؤلف الحديث عن تلك التجارة دون الخوض في تفاصيلها.

عبد الله عبدالرحمن، الإمارات في ذاكرة أبنائها، الحياة الاقتصادية، الجزء الثاني (أبوظبي، دار الكتب الوطنية، 2013) وتناولت الدراسة السابقة بعض المعلومات عن تجارة التمور المتعلقة بالموانئ التي كان يقصدها تجار الساحل المتصالح من أجل شحن التمور لإعادة تصديرها إلى الموانئ الهندية والعربية والإفريقية وذلك في معرض حديثه عن الأسفار التجارية التي كان يقوم بها (نواخذة) السفن الشراعية التجارية في الفصل الثاني من الكتاب المعنون «الملاحة والأسفار الخارجية والنقل البحري»، ص 181-334. وعلى الرغم من أهمية تلك الدراسة في سرد معلومات عن تجارة التمور من خلال ذكر الأوزان ووجهات السفر إلا أنها كانت شحيحةً جدًا فيما يتعلق بتجارة التمور.

المقدمة

لمحة عن تجارة التمور في إمارات الساحل العربي قبل سنة (1914)

النخيل ثروة اقتصادية عظيمة، منحها الله سبحانه وتعالى للإنسان منذ زمن سحيق، وظلت مصدرًا لتلبية احتياجات الإنسان الضرورية، فقد أكل الإنسان من ثمارها، وبنى بيته من جذوعها وسعفها، واستخدم خوصها وليفها لصنع أغراض عديدة تسهل عليه حفظ طعامه وحمل مؤنه. فلم تبخل هذه الشجرة المعطاء على الإنسان بشيء، وكانت له فضلاً عن ذلك مصدر دخل مالي يعينه على مواجهة متطلبات الحياة الأخرى.

ولقد احتل العالم العربي قديمًا الصدارة في زراعة النخيل وإنتاج التمور، ومازال إلى وقتنا الحالي يمتلك زهاء ثمانين مليون نخلة من مجمل النخيل في العالم، وهذا العدد يمثل ما نسبته خمسة وستين في المئة (65%) من مجموع أشجار النخيل على مستوى العالم، وبالتالي فإن العالم العربي ينتج من التمور ما تقدر نسبته بثمانين بالمئة (80%) من مجموع إنتاج العالم من التمور[1].ووجود النخيل وتوزيعه في العالم العربي أثار اهتمام كُتاب التراث العربي والإسلامي، فقد خصها أبو حاتم السجستاني (ت 255هـ/869م) بكتاب جاء فيه: «وإنما النخل قدرةُ الله جل وعز للعرب في جزيرة العرب وفي المشرق، ومنه شيء في المغرب، وأكثره في العراق»[2].

وتعود أسباب انتشار زراعة النخيل في الوطن العربي، إلى توفر المتطلبات البيئية الضرورية التي تحتاجها شجرة النخيل، كالحرارة المرتفعة والجو المعتدل في رطوبته، وعدم تساقط الأمطار خلال فترتي التلقيح ونضج الثمار، وشعاع الشمس الساطع، وأغلب تلك السمات المناخية متوفرة في أكثر دول العالم العربي، إذ تقع معظم الدول العربية في إطار مناطق حزام

النخيل، والمحدد فيما بين خطي عرض 16-27 شمال خط الاستواء والذي تجود فيه زراعات النخيل وإنتاج التمور[3].

وعلى الرغم من قدرة أشجار النخيل على تحمل الظروف المناخية الصعبة والمتمثلة في قلة الأمطار وارتفاع الحرارة، إلا أنها قد تتعرض إلى ظروف مناخية استثنائية شأنها في ذلك شأن سائر المزروعات الأخرى، أو إلى بعض الأمراض والآفات التي قد تصيبها فتؤثر على إنتاجها، وبالتالي تؤثر على المتاجرة بثمارها. فقد تصاب النخلة بما يعرف بمرض (خياس طلع النخيل)، الذي يصيب طلع فحول النخيل نتيجة ارتفاع نسبة الرطوبة الجوية المصحوبة بالدفء قبيل موسم التلقيح، فيؤدي إلى تلف الطلع الذي تُلقح به النخيل. كذلك يؤدي تساقط الأمطار أثناء نضج الثمار إلى أضرار فادحة لها، فتصاب بمرض (الوشم) أو (التشطيب) الذي يؤدي إلى اسوداد قمة الثمرة وانفلاقها. كما تتعفن وتتخمر الثمار وقت تساقط الأمطار، وكل تلك الظروف المناخية تؤثر سلبًا على محصول النخيل[4]. كما تتعرض النخيل لبعض الحشرات الضارة، التي تؤدي إلى إصابتها هي أو ثمارها بالضرر البالغ الذي قد تموت معه الشجرة أو يتلف محصولها، ومن هذه الحشرات السيئة حشرة (الدوباس) التي تمتص عصارة سعف النخلة وعذوقها، فتفرز إفرازات لزجة تلوث ثمرها وتجعلها صغيرة الحجم، ورديئة الجودة وغير صالحة للأكل، وكذلك هناك حشرة (الحميرة) التي تصيب الثمار بعد تكونها فتجف وتصبح مجوفة ثم تسقط[5]. إلا أنه مع مرور الزمن، اكتسب أهل المنطقة الخبرات الكافية التي تعينهم على مواجهة كافة الأمراض والآفات التي تصيب شجرة هي في الأصل مصدر دخل لهم ولعوائلهم. ولهذه الأسباب ولغيرها نمت النخلة في المنطقة العربية، وترعرعت على الرغم من الظروف القاسية.

والعالم العربي كان –ولايزال-غنيًا بهذه الثروة الكبيرة من أشجار النخيل، ولكن توزيع تلك الأشجار على الأقطار العربية لم يكن متساويًا ولا متكافئًا، فقد كثرت أشجار النخيل في أقطار معينة بشكل طبيعي، حتى استطاعت أن تسد حاجة سكانها وتصدر الفائض كالعراق مثلاً، بينما قلت في أقطار أخرى مما اضطرها إلى استيراد ثمار النخيل من قُطر آخر كالكويت مثلاً. ففي إمارات الساحل العربي، كانت هناك زراعة لأشجار النخيل التي كانت تنتج ثمارًا جيدة، ولكن أعداد تلك الأشجار وما تنتجه من محاصيل، كان بالكاد يسد حاجة الاستهلاك المحلي منه، ولذلك اعتمدت تلك

الإمارات على الأقطار القريبة منها؛ لسد النقص في إنتاجها من جهة ولإعادة تصدير التمور كنوع من أنواع التجارة من جهة أخرى.

ويبقى تاريخ وجود أشجار النخيل في تلك الإمارات الساحلية ضاربًا في القدم، فإمارة البحرين مثلاً وقبل اكتشاف النفط، كانت الزراعة هي المصدر الرئيس الثاني لدخل أهلها. وكان التمر من أهم المحاصيل الزراعية فيها، وبذلك نجد أنها قد لعبت دورًا هامًا في حياة البلاد الاقتصادية[6]. وكانت أراضي الشمال وشمال غرب جزيرة المنامة، وجميع أراضي جزيرة النبي صالح، من أجود أراضي البحرين خصوبة، وكانت تساهم بمنتجاتها في اقتصاد البحرين. وعُرفت جزر سترة والمحمدية وأم النعسان بأنها أراض صالحة لزراعة النخيل، فأعداد النخيل فيها قد بلغت في مطلع القرن العشرين زهاء (400.000 - 500.000) نخلة، ومن هنا جاءت تسمية البحرين بمملكة النخيل العربية[7]. إلا أن المحصول المحلي من التمور لم يكن يفي بحاجة الاستهلاك المحلي منه؛ ولذا فإن البحرين كانت تستورد التمور من الإحساء، كما كان البحرينيون يتاجرون بتمور الإحساء فيقومون بإعادة تصديرها إلى موانئ البحر الأحمر ومصر، أما التمور التي تُنتج في البحرين، فتباع كتمر مجفف عادة[8].

أما الكويت فقد كانت فقيرة في إنتاج التمور، فالزراعة فيها ليست واسعة، وأهم المناطق الصالحة للزراعة فيها كانت الجهراء والفنطاس والفحيحيل وأبوحليفة، ومنطقة الصليبية[9]. وما كانت تنتجه من التمور لا يكفي حتى حاجة الاستهلاك المحلي، ولذا فهي تضطر لجلب التمر من البصرة ومن القطيف[10]. وتجارة التمور في الكويت ارتبطت ارتباطًا وثيقًا بالعراق، فقد امتلك حكام الكويت وبعض أثريائها عددًا من مزارع النخيل، كانت تدر عليهم دخلاً كبيرًا، حيث تحمل تمور مزارعهم السفن الكويتية؛ لتصدرها إلى مختلف الأقطار في تلك الحقبة[11]. ومن تلك المزارع ما دخلت في حوزة حكام الكويت منذ القرن التاسع عشر، فقد امتلك الشيخ جابر بن عبد الله الصباح (1770-1895) قطعة أرض كبيرة مزروعة بالنخيل في جنوب البصرة منحها إياه آل الزهير، وثلاثة أحواز في الفاو أهداها له راشد السعدون[12]. وكل تلك المزارع استفاد منها حكام الكويت فيما بعد.

وقد أشرف بعض حكام الكويت بنفسهم على إنتاج تلك المزارع من التمور، فقد كان حاكم الكويت يتدخل شخصيًا لمنع تصدير التمور إلى الأقطار الأخرى تبعًا للظروف المختلفة، ومن ذلك

ما ورد في تقرير الكويت التجاري لسنة (1908-1909) حيث تراجعت واردات الرطب إلى ميناء الكويت[13] بنسبة بلغت (66%)، وذلك لأن محصول التمور في البصرة في تلك السنة كان شحيحًا، وقد حظر الشيخ مبارك الصباح (1840-1915) تصدير التمور الطازجة من ممتلكاته في الفاو إلى مدينة الكويت[14].

أما إنتاج التمور في الساحل المتصالح، فقد كان قليلاً أيضًا، كباقي إمارات الساحل العربي الأخرى، بل قد أدى إهمال الناس للزراعة في حقبة ازدهار تجارة اللؤلؤ والاعتماد عليه، إلى قلة إنتاج التمور، وعدم قدرتها على سد حاجة السكان منه ولذا لجأت إلى استيراده من بلاد فارس والعراق. وقد قدرت أعداد النخيل في نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين، في واحات البريمي بنحو ثلاثة وثلاثين ألف (33.000) نخلة، وفي العين بنحو ستين ألف (60.000) نخلة[15] وكانت لها قيمة اقتصادية كبيرة فقد كانت توفر عوائد مالية لمشيخة أبوظبي لا تقل عن العوائد المالية التي كانت تجنيها من تجارة اللؤلؤ في تلك الحقبة الزمنية[16]. كما نمت أشجار النخيل في العديد من المناطق الأخرى في الساحل المتصالح، كرأس الخيمة والفجيرة، والذيد التي قُدر عدد النخيل فيها مع بداية القرن العشرين بنحو مئتين وعشرين ألف (220.000) نخلة[17].

وكان وجود النخيل في العالم العربي، وما تجود به من تمور، سببًا من الأسباب التي ربطت بين الأقطار العربية مع بعضها البعض بروابط اقتصادية. كما ربطتها مع بقاع العالم الأخرى، إذ اعتمدت الأقطار الفقيرة في إنتاج التمور، على الأقطار الغنية بإنتاجها، لتلبية احتياجاتها من تلك الثمار المهمة. وبذلك غدت التمور منذ القدم، من أهم السلع الغذائية الداخلة في التجارة العالمية. إذ أقبل الناس على استهلاك التمور في مختلف الأزمنة لأسباب معتبرة، أهمها أنها كانت مادة غذائية رخيصة الثمن سهلة النقل والتخزين، كما أنها متنوعة الأشكال والمذاق فقد كان هناك أكثر من مئة نوع من التمور في منطقة الخليج العربي، واكتسبت تلك الأنواع أهميتها من جودتها، فأجود أنواع التمور الخلاص واللولو والفرض وبو معان والخصاب وغيرها من الأنواع الأخرى[18].

ولقد كان للوضع المالي أثره الكبير والمباشر على تجارة التمور باعتبار أن التمور سلعة كأي سلعة أخرى تتطلب توفر النقود لشرائها. ومجتمع الخليج في تلك الحقبة الزمنية كان يعتمد على تجارة اللؤلؤ كمورد مالي أساسي لتوفير نقود الشراء، فأغلب الأنشطة التجارية في تلك الفترة، تجارةً كانت أم صناعةً أم نقلاً بحريًا كانت تدور في مجملها حول اللؤلؤ[19]. وبالتالي تأثرت مختلف

الأوضاع الاقتصادية في تلك الأقطار بتجارة اللؤلؤ، فقد شكلت عوائد اللؤلؤ أهم العوائد المالية لموانئ إمارات الساحل العربي في حقبة اقتصاد اللؤلؤ. ففي سنة 1906 ارتفعت عوائد ميناء البحرين بسبب تحسن سوق اللؤلؤ، الأمر الذي انعكس إيجابيًا على واردات التمور التي زادت في نفس السنة لتبلغ قيمتها حوالي (1.056.375) روبية هندية، بعد أن كانت قيمة الواردات في السنة التي تسبقها (929.685) فقط[20] مسجلة ارتفاعًا بنسبة (12%).

إلا أننا قد نجد تأثيرًا عكسيًا لتدهور سوق اللؤلؤ في بعض الإمارات الأخرى، فقد يؤدي تراجع عوائد اللؤلؤ إلى زيادة استهلاك السكان للتمر؛ لرخصه وتوفره في تلك الظروف الاقتصادية الصعبة. كما حدث عامي (1908-1909) في الكويت عندما زادت واردات التمور بسبب إقبال الناس على تناولها لانتشار الفقر[21]. وعلى العكس منه في الصادرات حيث كان هناك انخفاض حاد فيها، باعتبار أن زيادة استهلاك التمور لم تبق منه الكثير لإعادة التصدير[22] ولا عجب من تأثير تجارة اللؤلؤ على جميع مناحي الحياة في منطقة الخليج العربي وليس فقط تجارة التمور، فقد قال لوريمير عن أثره في تلك الحقبة:» لو قُدر لإمدادات اللؤلؤ أن تنضب، فإن تجارة الكويت مثلاً ستصاب بالشلل، في حين أن البحرين قد تفقد خمس عائداتها، أما موانئ ساحل عمان فستختفي من الوجود»[23].

وتأثرت تجارة التمور كذلك بالأوضاع الصحية، والتي كانت تسوء في أحيان كثيرة، نتيجةً لانتشار أوبئة خطيرة كالطاعون والكوليرا، مما قد يؤدي إلى فرض حجر صحي على الموانئ المصدرة أو المستوردة للتمور، قد يمتد الحظر فترات زمنية طويلة، فيؤثر بالتالي على صادرات وواردات الدول المنتجة أو المستوردة لها. ففي سنة 1904 تم فرض حظر على الاستيراد من الموانئ المشرقية بسبب انتشار الكوليرا في الخليج مما أثر على التجارة[24].

ولا تقل الظروف البيئية أهمية عن الظروف المؤثرة الأخرى، فتجارة التمور مرتبطة ارتباطًا وثيقًا بالظروف البيئية- كما مر-، فإن اختلت تلك الظروف أثرت سلبًا على تجارة التمور، ومثاله ما حدث لمحصول التمور في البصرة وأثره على واردات التمور إلى ميناء الكويت في عامي (1911-1912) حيث انخفضت واردات التمور انخفاضًا كبيرًا قارب النصف، بسبب رداءة محصول التمور؛ لتساقط الأمطار في البصرة في غير موسمها مما أدى إلى تلف الثمار وبالتالي

انخفضت الواردات وخسر التجار كما يظهر الجدول رقم (1)[25]. كما تأثرت صادرات الكويت في نفس السنة فانخفضت بنسبة (35%) من القيمة الإجمالية عما كانت عليه في السنة الماضية[26].

ومن أهم العوامل المؤثرة على تجارة التمور كذلك، وسائل النقل بنوعيها البري والبحري، فقد كانت هناك قوافل برية تخرج من الداخل محملة بالبضائع المختلفة تسير نحو الموانئ البحرية، وقوافل تنتظر البضائع التي تنزل على شواطئ الإمارات الساحلية لتحملها نحو الداخل. فقد كانت القوافل التجارية تنقل البضائع المختلفة من الكويت إلى المناطق الداخلية المجاورة حيث كانت تمر بالكويت في طريقها من نجد إلى منطقة الزبير في جنوب العراق[27]. كما كانت هناك بعض القوافل التي تسير إلى الأقطار البعيدة التي تربط الكويت ببعض أجزاء الجزيرة العربية والشام وفلسطين، وغيرها من البلدان الأخرى[28]. فالكويت كانت الميناء المناسب على الساحل الغربي للخليج العربي والمعبر الطبيعي إلى قلب نجد التي تصلها احتياجاتها من الأقمشة والمؤن[29].

أما ميناء البحرين فقد كان الميناء الرئيس لواحات الإحساء والقطيف ولجزء من نجد أيضًا عن طريق الإحساء[30]. وهناك أيضًا الطرق البرية التي كانت تربط بين مشيخات الساحل المتصالح بأقطار الجوار كشبه جزيرة قطر فقد كان هناك طريق سبخة مطي الذي ربط بين مشيخة أبوظبي في الطرف الغربي منها بشبه جزيرة قطر[31].

أما وسيلة نقل التمور الثانية والمهمة فهي النقل البحري بواسطة البواخر والسفن الشراعية المحلية، وقد ساعد على ذلك موقع إمارات الساحل العربي المتميز على الخليج العربي فالبحرين كانت ممرًا دوليًا لقوافل التجارة العالمية التي كانت تعبر الخليج إلى العراق والبحر المتوسط أو بالعكس إلى شبه القارة الهندية والشرق الأقصى[32]. كذلك الكويت ساعدها موقعها الجغرافي المتميز في نهاية خليج عميق صالح لرسو السفن الكبيرة، وكما كانت حلقة وصل تربط شمال الجزيرة العربية بالعالم الخارجي[33]. أما مشيخات الساحل المتصالح فقد برز من بينها ميناء الشارقة التي كانت تملك سوقًا مزدهرةً تجاريًا فقد كانت مركزًا للاستيراد والتصدير وملتقى لمعظم خطوط التجارة البحرية من البدع وحتى رأس مسندم، أما بالنسبة لميناء دبي فقد اتضحت معالمه التجارية بعد تدهور ميناء لنجة التجاري في سنة 1903م[34]. ونتيجة للموقع الجغرافي المميز لإمارات الساحل العربي فقد عمل سكانها في الكثير من الأعمال البحرية المتعلقة بالبحر ومنها النقل التجاري البحري وصناعة سفنه الشراعية الناقلة، والتي كان لها دور محوري في نقل التمور كما جاء في

تقرير الكويت التجاري لسنة (1906-1907)[35]. ويعود ذلك إلى أن تلك السفن الشراعية كانت تستطيع أن ترسو على الشواطئ التي لا تستطيع السفن البخارية أن ترسو عليها، فتحمل الصادرات والواردات من شاطئ إلى آخر بأجور أقل من تكلفة الشحن بواسطة السفن البخارية، التي تحتاج إلى مياه عميقة للرسو[36].

وقد حرص سكان إمارات الساحل على صنع واقتناء السفن الشراعية، فقد كان في البحرين أكثر من مئة (100) سفينة تستخدمها في النقل التجاري يسير بعضها إلى القطيف والعقير[37] وساحل عمان الشرقي المحاذي للخليج، وبعضها يبحر إلى الهند وشبه جزيرة العرب الجنوبية وزنجبار[38]. فيما امتلكت الكويت عددًا من السفن بلغ (150) سفينة في عهد الشيخ مبارك الصباح[39] أما مشيخات الساحل المتصالح فقد كانت تمتلك قرابة 90 سفينة بعضها من نوع السمبوك[40] والبعض الآخر من نوع البغلة[41] والبدن[4342].

أما النقل بواسطة البواخر فقد بدأ في إمارات الساحل العربي على فترات زمنية متقاربة، ففي الكويت بدأ بعد أن وقع الشيخ مبارك الصباح اتفاقية مع بريطانيا في سنة (1899م) حيث اتفق مع إحدى الشركات البريطانية على أن ترسو بعض سفنها في ميناء الكويت حتى يسهل وصول البضائع مباشرة إلى أصحابها ويستطيع التجار الكويتيون أن يقوموا برحلاتهم التجارية دون مواجهة الصعوبات التي كان يواجهها التجار من رسو السفن في ميناء المحمرة ومنها تشحن إلى الكويت عبر السفن الشراعية[44]. أما البحرين فقد خدمتها السفن البخارية العاملة في شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية[45] واتخذتها مركزًا لتصريف البضائع التي تجلبها من الهند وغيرها من الموانئ الرئيسة ومن ثم توزعها على مناطق الخليج العربي[46]. وبالنسبة لمشيخات الساحل المتصالح فمنذ سنة (1904) أخذت مختلف البواخر التابعة لشركات الملاحة في الهند وفارس تتردد على ميناء دبي، وتزوره سفن شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية بشكل منتظم مرة كل أسبوعين، أما سفن الشركات الأخرى فتزور الميناء حسب الحاجة[47]. أما مشيخة أبوظبي فقد كانت خالية من أي ميناء أو تسهيلات لتفريغ البضائع التي تحملها البواخر ولذلك كانت المراكب الصغيرة تنقلها من السفن المحيطية الكبيرة والتي كانت تقف على بعد ثمانية كيلومترات من ساحل الجزيرة[48]. أما خور الشارقة الذي كان مركزًا تجاريًا حيويًا في النصف الثاني من القرن التاسع عشر فلم تزره البواخر إلا في سنة (1932)[49]. ونتيجة لهذا الدور المهم والمحوري الذي لعبته

وسائل النقل البحري نجد أنها تركت أثرًا على التجارة في منطقة الخليج العربي بصورة عامة، ولذلك فإن توتر الأجواء بسبب الحرب العالمية الأولى (1914-1918) انعكست آثاره على تجارة التمور في الإمارات الساحلية، ففي الكويت انخفضت قيمة صادرات التمور من (21.645) روبية هندية، إلى (12.335) روبية هندية في سنة (1912-1913)، وكان الانخفاض الأكبر فيما كان ينقل بواسطة البواخر[50]. والأمر مشابه بالنسبة لعوائد صادرات البحرين، حيث انخفضت قيمة صادراتها من التمور في تلك السنة من (198.075) روبية هندية إلى (170.595) روبية هندية. وكذلك انخفضت قيمة واردات التمور إلى الساحل المتصالح من ميناء البحرين من (4.845) روبية هندية إلى (3.000) روبية هندية كما يظهر الجدول رقم (5)[51].

ومن الملاحظات التي تُظهر أهمية تجارة نقل التمور في الحركة الملاحية في الخليج أن القدرة الاستيعابية لحمولة السفن الشراعية، في بعض مناطق الخليج كانت تقدر بجراب التمر، والتي هي عبارة عن أكياس مصنوعة من خوص النخيل، فاستخدمت مقياسًا لتقدير حمولة السفن من البضائع المختلفة. فقد جاء في تقدير حمولة سفن البغلة بأنها تحمل عادة (2.500) جرابًا من التمر، بينما النوع الآخر من سفن النقل البحري وهو المعروف بالبوم[52] تحمل عادة من (500) إلى (600) جرابًا من التمر[53].

وتحسن الاستعانة ببعض الجداول الإحصائية لإبراز أهمية تجارة التمور قبل الفترة الخاضعة للدراسة حيث تُظهر الجداول نسبة عوائد تجارة التمور مقابل عوائد السلع المختلفة في موانئ إمارات الساحل العربي، للسنوات من (1907-1913)، ولتبين أهمية تجارة التمور في المنطقة، فعلى الرغم من رخص ثمنها مقارنة ببعض السلع الأخرى كاللؤلؤ مثلاً إلا أن هذا لا يدل على أن التمور لا قيمة لها، فالأمر كما بيّن آدم سميث (1723م-1790م) في رسالته «ثروة الأمم» والتي ذكر فيها أن قضية السعر تخضع لاعتبارات معينة، وأن للسلع قيمة استعمالية وأخرى تبادلية، فالسلع ذات القيمة الاستعمالية الكبرى كالماء والخبز- والتمر في منطقة الخليج- غالبًا ما تكون لها قيمة تبادلية قليلة أو معدومة، وعلى العكس من ذلك السلع ذات القيمة الاستعمالية الأقل يكون لها قيمة تبادلية كبرى كالجواهر والذهب –اللؤلؤ في منطقة الخليج- فليس هناك ما هو أنفع من الماء ولكنه لا يكاد يشترى به شيء، ولا يكاد يبادل به شيء، وعلى عكسه الجوهرة التي لا تكاد أن تكون لها قيمة في الاستعمال ولكن يمكن أن تبادل بها سلع كثيرة[54]. وعوائد تجارة التمور، وإن كانت قليلة القيمة ماديًا مقارنة بأنواع السلع والبضائع الأخرى، إلا أنها كانت مهمةً جدًا، ولذا كانت محط اهتمام

الحكام، فقد كان الشيخ مبارك الصباح يهتم بمزارع النخيل التي يملكها حكام الكويت، وأخذ يشتري المزيد من الأراضي في الفاو ويضمها إلى أملاكه، حتى أصبح دخل تلك المزارع دخلاً ثابتًا في ميزانيته يستطيع به أن يواجه متطلبات الحكم. ففي سنة (1909) كان دخل الشيخ مبارك من إنتاج مزارع نخيل الفاو (108.000) دولار ماريا تريزا، وهو دخل كبير بلغت نسبته (27%) من مجمل دخله لتلك السنة الذي بلغ (399.000) دولار ماريا تريزا[55]. كما فرض الشيخ مبارك الصباح في سنة 1904 زكاة الزرع لأول مرة بمعدل (10%) من ناتج المحاصيل الزراعية. والتي منها التمور[56].

جدول (1): الواردات الإجمالية للتمور إلى ميناء الكويت

خلال السنوات (1907-1913) *

السنة	القيمة الإجمالية لكل الواردات من السلع المختلفة. (روبية الهندية)	النسبة المئوية للزيادة أو النقص	القيمة الإجمالية للتمور (روبية الهندية)	النسبة المئوية للزيادة أو النقص	النسبة المئوية لقيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية
1907	5.395.660	-	240.000	-37%	4.4%
1908	4.943.120	8%-	331.000	38%+	6.6%
1909	3.802.261	23%-	145.000	56%-	3.8%
1910	4.415.546	16%+	152.000	5%+	3.4%
1911	5.217.234	18%+	99.500	35%-	1.9%
1912	6.574.470	26%+	129.000	30%+	1.9%

* قامت الباحثة بجمع مادة الجدول من السجل التجاري للكويت للسنوات من (1906-1913) Trade Reports Kuwait (1907-1913). vol. 1 ثم استخرجت النسب الظاهرة في الجدول

يتضح من الجدول (1) أعلاه الأمور التالية:

بدء الركود التجاري في الكويت، الذي ظهر أثره في سنة (1907-1908) بسبب ضعف سوق اللؤلؤ كما يظهر من قيمة الواردات الإجمالية للكويت. (1) كذلك انخفضت قيمة واردات التمور بنسبة (37%) حيث انخفضت من (379.500) روبية هندية إلى (240.000) روبية هندية[57]. وذلك بسبب قلة واردات التمور من البصرة في تلك السنة، إذ تم استهلاك أغلب التمور من قبل سكان البصرة، ولم يبق منه إلا القليل لإعادة تصديره للكويت.

وفي السنة التي تليها (1908-1909) طرأ تحسن ملحوظ على واردات التمور إذ ارتفعت قيمة وارداته مقارنة بالسنة التي سبقتها بنسبة بلغت (38%). وشهدت سنة (1911-1912) انتكاسة تراجعت على إثرها قيمة واردات التمور بسبب فشل محاصيل التمور في البصرة لتساقط الأمطار فيها في غير موسمها[58].

جدول (2): الصادرات الإجمالية للتمور من ميناء الكويت خلال السنوات (1907-1913) *

السنة	إجمالي قيمة صادرات الكويت (السلع المختلفة) (روبية الهندية)	النسبة المئوية للزيادة أو النقص	قيمة التمور المصدرة (بالروبية الهندية)	النسبة المئوية للزيادة أو النقص	النسبة المئوية لقيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية
1907	2.161.747	-	70.120	-	3.2%
1908	1.756.185	19%-	28.875	59%-	1.6%
1909	1.411.363	20%-	35.950	25%+	2.5%
1910	1.645.361	17%+	24.000	33%-	1.4%
1911	1.077.218	35%-	21.645	10%-	2%
1912	1.993.900	85%+	12.335	43%-	0.6%

* قامت الباحثة بجمع مادة الجدول من السجل التجاري للكويت للسنوات من (1906-1913). (Trade Reports Kuwait (1907-1913). vol. 1) ثم استخرجت النسب الظاهرة في الجدول

يوضح جدول (2) صادرات التمور في الكويت خلال (1907-1913) أمورًا عدة منها:

- ارتباط تجارة تصدير التمور في الكويت بسوق اللؤلؤ أسوة بباقي السلع الأخرى، ففي سنة (1908-1909) انخفضت قيمة صادرات التمور من الكويت بسبب ضعف سوق اللؤلؤ فيها، مما دفع السكان إلى استهلاك التمور كبديل غذائي رخيص الثمن نتيجةً لانتشار الفقر، ولذا قلت كمية التمور المعدة لإعادة التصدير في تلك السنة[59].

- ارتبطت تجارة تصدير التمور بتجارة استيراده، فالكويت كانت تعتمد في تجارة التصدير على ما تستورده من تمور البصرة التي تعيد تصديرها. ولذا ارتبطت تجارة التمور في الكويت بأوضاع البصرة السياسية والاقتصادية والبيئية. فقد تراجعت قيمة واردات التمور من البصرة بسبب تأثيرات حرب البلقان التي خاضتها الدولة العثمانية على النشاط التجاري في العراق في سنة (1912-1913)[60]. وقد أدى تراجع الواردات إلى تراجع قيمة صادرات التمور في تلك السنة بنسبة بلغت (43%).

- استطاعت التمور المعاد تصديرها من الكويت أن تصل إلى الهند كوجهة أساسية، وإلى زنجبار وممباسا في بعض السنوات كما ورد في تقرير سنة (1906-1907)[61]، يظهر تفوق تجارة استيراد التمور على تجارة إعادة تصديرها بصورة واضحة عند مقارنة قيمة واردات التمور من ميناء الكويت بقيمة صادراتها، إذ يُلاحظ الفارق الكبير بين القيم المالية بشكل ملحوظ، فقد بلغت قيمة واردات التمور الإجمالية خلال السنوات (1907-1913) زهاء (1.096.500) روبية هندية، بينما بلغت قيمة الصادرات الإجمالية خلال نفس المدة قرابة (192.925) روبية هندية وهي نسبة قليلة لا تزيد عن (18%) فقط من قيمة واردات التمور إلى ميناء الكويت. مما يدل على أن الكويت كانت تعتمد على تجارة استيراد التمور أكثر من اعتمادها على تجارة تصديرها، بعكس البصرة مثلاً وهذا أمر طبيعي باعتبار أن الكويت لم تكن إمارة منتجة للتمور بل مستهلكة لها بالدرجة الأولى.

جدول: (3) الواردات الإجمالية للتمور إلى ميناء البحرين خلال السنوات (1907-1913) *

السنة	القيمة الإجمالية لكل الواردات من السلع المختلفة. (روبية الهندية)	النسبة المئوية للزيادة أو النقص	القيمة الإجمالية للتمور (روبية الهندية)	النسبة المئوية للزيادة أو النقص	النسبة المئوية لقيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية
1907	15.323.160	-	128.687	-	0.8%
1908	11.851.176	23%-	521.419	305%+	4.3%
1909	28.423.948	140%+	935.400	79%+	3.2%
1910	26.657.010	6%-	791.235	15%-	2.9%
1911	30.978.329	16%+	396.060	50%-	1.2%
1912	33.592.905	8%+	214.995	46%-	0.6%

* قامت الباحثة بجمع مادة الجدول من السجل التجاري للبحرين للسنوات من (1906-1913) ثم استخرجت النسب الظاهرة في الجدول (Trade Report, Bahrain (1906-1913), vol. 1)

يتبين من الجدول (3) الواردات الإجمالية للتمور إلى ميناء البحرين خلال السنوات (1907-1913) كثيرة عدة منها:

- أثر ركود تجارة اللؤلؤ في البحرين سنة (1907-1908) على الأحوال التجارية منها أسوة بما حدث في الكويت، ففي تلك السنة تراجعت عائدات ميناء البحرين من واردات السلع المختلفة[62] كما تراجعت أيضًا قيمة واردات التمور من (1.056.375) روبية هندية في سنة (1906) إلى (128.687) روبية هندية في تلك السنة[63]. وشهدت (1908-1909) قفزة في قيمة واردات التمور بلغت نسبتها (305%) حيث ارتفعت قيمة واردات التمور في تلك السنة بسبب إعادة

استخدام سكان الإحساء والقطيف ميناء البحرين لشحن تمورهم إلى الهند، بدلاً من استخدامهم لميناء البصرة كما حدث في السنة السابقة[64].

- استمرت أحوال البحرين التجارية في سنة (1909-1910) في التحسن، لذا ارتفعت عائدات ميناء البحرين بنسبة (140%) مقارنة بالسنة السابقة لتحسن سوق اللؤلؤ، كما زادت قيمة واردات التمور بنسبة تصل إلى (79%)، وذلك بسبب زيادة كمية التمور الجافة التي تم شحنها إلى الهند من ميناء البحرين[65].

- وفي السنوات التي تليها من (1910-1911) عادت قيمة واردات التمور إلى الانخفاض بسبب انعدام الأمن في الطرق التجارية البرية في الإحساء والعقير، بسبب مهاجمة عدد من أعضاء أسرة السلطان عبد العزيز بن عبد الرحمن آل سعود قرية «عشير» غرب الإحساء، ونهبهم لجمال وأغنام مملوكة لقبيلة العجمان والدواسر وغيرهم[66]. وأثّر ذلك على تجارة التمور في البحرين التي تعتمد على ما تستورده من الإحساء والقطيف لتعيد تصديره إلى مختلف البلدان. وفي تلك السنة خرجت شحنات كبيرة من التمور إلى البصرة في طريقها إلى موانئ الهند مباشرة دون المرور بميناء البحرين[67]. وفي السنة التي تليها (1911-1912) استمر تجار القطيف والإحساء في استخدام ميناء البصرة بدلاً من البحرين لشحن تمورهم إلى الهند الأمر الذي أدى إلى انخفاض قيمة واردات التمور في تلك السنة أكثر من سابقاتها[68].

- واستمر انخفاض قيمة واردات التمور في السنة التالية (1912-1913) أيضًا لذات الأسباب، حيث انخفضت نسبة واردات التمور لتصل إلى (46%) فقط، وفي تلك السنة تراجعت واردات التمور من البصرة، بسبب تأثيرات حرب البلقان التي خاضتها الدولة العثمانية على النشاط التجاري في العراق، كما أن محصول التمور في البصرة كان رديئًا أصلاً[69].

جدول (4): الصادرات الإجمالية للتمور من ميناء البحرين خلال السنوات (1907-1913) *

السنة	القيمة الإجمالية لكل الواردات من السلع	النسبة المئوية	قيمة التمور المصدرة (روبية الهندية)	النسبة المئوية	النسبة المئوية لقيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية

	المختلفة. (روبية الهندية)	للزيادة أو النقص		للزيادة أو النقص	
1907	16.510.473	-	238.395	-	1.4%
1908	10.298.745	38%-	283.357	19%+	2.7%
1909	17.542.068	70%+	722.550	155%+	4.1%
1910	19.583.329	12%+	361.121	50%-	1.8%
1911	34.258.067	75%+	198.075	45%-	0.5%
1912	34.427.040	0.4%+	170.595	14%+	0.4%

* قامت الباحثة بجمع مادة الجدول من السجل التجاري للبحرين للسنوات من (1906-1913)

Trade Report. Bahrain (1906-1913). vol.1ثم استخرجت النسب الظاهرة في الجدول

يتضح من جدول (4) الصادرات الإجمالية للتمور من ميناء البحرين خلال السنوات (1907-1913) أمورًا عدة منها:

- ارتبطت تجارة تصدير التمور من البحرين بسوق اللؤلؤ الذي أصابه ركود في سنة (1907-1908) أدى إلى انخفاض قيمة الصادرات الإجمالية في البحرين. وفي ذات السنة قام تجار التمور في الإحساء والقطيف بإرسال تمورهم إلى ميناء البصرة لتشحن إلى الهند عبر بواخر شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية (ميغانا Megna) و(جعفري Jaffari) و(يوحنا.و.سكوت John.O.Scott)[70]. بدلاً من ميناء البحرين، الأمر الذي أدى إلى انخفاض قيمة صادرات التمور من البحرين في تلك السنة.

- عادت قيمة صادرات التمور في سنة (1908-1909)؛ إلى الارتفاع بشكل طفيف بسبب استخدام تجار الإحساء والقطيف ميناء البحرين لشحن تمورهم بدلاً من ميناء البصرة. واستمرت

صادرات التمور من ميناء البحرين بعد ذلك في الانخفاض لذات الظروف التي أثرت في انخفاض وارداتها.

من الملاحظ أن قيمة صادرات التمور في البحرين خلال السنوات (1907-1913) كانت أكبر من قيمة صادرات التمور في الكويت خلال نفس الفترة، فقد بلغت القيمة الإجمالية لصادرات التمور حوالي (1.974.093) بينما بلغت قيمة صادرات التمور من الكويت (192.925) روبية هندية وذلك لأسباب عدة منها، أن البحرين كانت تنتج تمورًا أكثر من إنتاج الكويت بسبب توفر المياه العذبة والأراضي الصالحة لزراعة النخيل، ولذا كانت البحرين تستورد التمور بغرض إعادة تصديره بالدرجة الأولى وليس استهلاكه، بعكس الكويت التي كانت فقيرة في إنتاج التمور وبالتالي كانت تستورده للاستهلاك وتصدر الفائض منه للخارج.

اتسعت رقعة تجارة تصدير التمور من البحرين لتصل إلى أقطار لم تصلها تجارة تمور الكويت، فقد وصلت تجارة تصدير التمور من البحرين إلى مصر وعدن والمكلا ومسقط وزنجبار وسنغافورة إضافة إلى الهند وفارس وموانئ الساحل العربي كما يتضح من السجل التجاري الخاص بالبحرين[71].

جدول (5) واردات وصادرات التمور من موانئ الساحل المتصالح خلال السنوات (1907-1913) *

السنة	الواردات بالروبية الهندية	النسبة المئوية للزيادة أو النقص	الصادرات بالروبية الهندية	النسبة المئوية للزيادة أو النقص
1907	56.000	-	-	-
1908	34.000	39%-	-	-
1909	-	-	2.535	-
1910	9.650	-	2.610	3%+
1911	4.845	50%-	105	96%-

-	-	38%-	3.000	1912

* قامت الباحثة بجمع مادة الجدول من السجل التجاري للكويت للسنوات من Trade Reports Kuwait (1914-1940) (vol. 1 and vol. 2). وتم جمع مادة الجدول من السجل التجاري البحرين للسنوات من Trade Reports Bahrain (1914-1940). vol. 1 and vol (2). وتم جمع مادة الجدول من السجل التجاري لميناء بوشهر للسنوات من Trade Reports Bushier (1914-1940). vol. 1 and vol. (2) ثم استخرجت النسب الظاهرة في الجدول.

جرى الاعتماد فيما يتعلق بتجارة التمور في الساحل المتصالح على ما جاء في سجلات الكويت والبحرين ومسقط وبوشهر، لمعرفة قيمة التبادل التجاري للتمور خلال المدة (1906-1913)، وذلك لأن الساحل المتصالح لم يوجد به نظام جمركي بالصورة التي كانت في الإمارات الساحلية الأخرى، والتي اعتمدت عليها الوكالات السياسية البريطانية في الحصول على المعلومات المتعلقة بالتجارة في منطقة الخليج العربي. فالساحل المتصالح لم يعرف نظامًا جمركيًا قبل عام 1926م، حيث أنشئ أول نظام جمركي[72].

وتتضح من الجدول (5) لواردات وصادرات التمور من موانئ الساحل المتصالح أمورًا منها:

- تأثر تجارة التمور في الساحل المتصالح بمختلف الأوضاع الاقتصادية والسياسية التي أثرت على تجارة التمور في إمارات الساحل العربي.

- اعتمدت تجارة استيراد التمور على ما كانت تستورده موانئ الساحل العربي من الكويت والبحرين. ولذا نجد أن موانئ الساحل المتصالح في سنة (1907-1908) استوردت من الكويت تمورًا أقل من السنة السابقة، حيث انخفضت قيمة واردات التمور إلى الساحل من ميناء الكويت من (80.000) روبية هندية إلى (56.000) روبية هندية في (1907-1908)[73]. وذلك تزامنًا مع ما عانته الكويت من الركود التجاري في سوق اللؤلؤ.

منذ سنة (1910) لم تسجل دائرة الجمارك الكويتية أية صادرات إلى موانئ الساحل المتصالح وجاء ذلك متماشيًا مع انخفاض قيمة صادرات التمور من ميناء الكويت في تلك السنة والسنوات اللاحقة. وعوضت موانئ الساحل المتصالح عن تمور الكويت بتمور البحرين حيث ظلت هي المورد الوحيد للتمور إلى سنة (1913) إذ كانت تجارة التمور في البحرين في تلك الحقبة

أفضل حالاً من تجارة التمور في الكويت كما تبين عائدات تجارة التمور في البحرين في الجدولين (3 و4). إلا أن قيمة تجارة التمور في موانئ الساحل المتصالح القادمة من ميناء الكويت كانت أكبر قيمة من الناحية المالية، فخلال السنتين (1907-1909) فقط بلغت قيمة مجمل ما استوردته موانئ الساحل المتصالح من ميناء الكويت (57.500) روبية هندية فيما بلغت قيمة مجمل ما استوردته من تمور من ميناء البحرين خلال المدة (1908-1913) (34.795) روبية هندية فقط.

ويتضح من الجدول (5) كذلك أن تجارة التمور في الساحل المتصالح كانت معتمدة بشكل شبه كامل على تجارة الاستيراد فخلال تلك المدة (1907-1913) لم تسجل دائرتا الجمارك الكويتية والبحرينية أية صادرات من موانئ الساحل المتصالح إليهما.

وفي سنة (1908-1909) استطاعت أن تسجل بعضًا من صادرات التمور من الساحل إلى ميناء بوشهر[74]، وفي سنة (1909-1910) صدرت موانئ الساحل المتصالح تمورًا بقيمة أكبر بلغت (2.610) روبية هندية[75] وهي قليلة عند مقارنتها بقيمة صادرات البحرين والكويت خلال المدة نفسها. وهذا أمر طبيعي إذ إن الساحل المتصالح لم يكن ينتج تمورًا تكفي استهلاك سكانه ولذا كان الساحل يستورد التمور بغرض الاستهلاك في المقام الأول ثم إعادة تصدير التمور بغرض التجارة في المقام الثاني.

الفصل الأول

واردات التمور إلى إمارات
الساحل العربي للخليج العربي
بين عامي (1914-1939)

المبحث الأول: واردات التمور إلى ميناء الكويت بين عامي (1914-1939)

توافرت عدة عوامل ساعدت على رواج تجارة الاستيراد في الكويت، أهمها الموقع الجغرافي المطل على الخليج العربي الذي جعلها همزة وصل بين الصحراء والبحر، مما سهّل للكويت الاتصال بإمارات المنطقة والعراق وإيران ونجد، ثم اتسعت تجارتها لتصل الهند وحضرموت واليمن وإفريقيا. كذلك أدى فقر البيئة المحلية إلى اعتماد سكانها على الاستيراد من الدول الأخرى لسد حاجاتهم إلى السلع المختلفة[76]. ومن العوامل التي جعلت ميناء الكويت أكثر أهمية من الموانئ الأخرى أنها كانت إمارة شبه مستقلة، مما جعلها ممرًّا حرًّا إلى البحر دون الحاجة إلى المرور على الطرق التي يتحكم فيها العثمانيون في بداية فترة البحث، وبالتالي كان سكانها يستطيعون الوصول إلى الوجهة التي يريدون بأمان ومن دون مشاكل. كما أن أسواق الكويت كانت أسواقًا مفتوحةً للتجارة البحرية والبرية[77].

ولقد أدى اهتمام حاكم الكويت الشيخ مبارك الصباح خلال مدة حكمه (1896-1915) أي في بداية فترة البحث، وعنايته بالتجارة، ومنحه التجار الكويتيين الحرية الكاملة في مزاولة أنشطتهم التجارية وتقديمه مجموعة من التسهيلات كإنشاء مستودع حجري كبير مزود بالحراسة وبجميع وسائل الأمن لحفظ البضائع،[78] وتوفيره خدمات لتفريغ البضائع من البواخر الكبيرة التي تزور ميناء الكويت تميزت بالسرعة وقلة الاختلاسات التي كانت عادة ما تحدث أثناء نقل الحمولة الواردة من السفن إلى الشاطئ. وأوجب توفير تلك الخدمات عدم وجود أرصفة مؤهلة لرسو السفن الكبيرة على الساحل مباشرة[79]. وعلى الرغم من زيارة البواخر لميناء الكويت بشكل منتظم، وكل تلك الخدمات والتسهيلات التي ساعدت على رواج التجارة هناك، إلا أن الملاحظ مما ورد في

الإحصاءات الواردة في تقرير الكويت التجاري أن السفن المحلية هي التي تولت نقل التمور المستوردة وليست تلك البواخر طيلة فترة البحث الممتدة خلال (1914-1939).

إلا أن ذلك الانتعاش التجاري الذي تحقق على عهد الشيخ مبارك الصباح لم يدم طويلاً، حيث تعرّضت الكويت لنكسة اقتصادية حادة إثر نشوب الحرب العالمية الأولى (1914-1918)، وما تبعها من دخول الدولة العثمانية الحرب إلى جانب دول الوسط ضد بريطانيا وحلفائها. وقد بدأت بوادر تلك النكسة في الظهور على إثر التبليغ الذي تلقاه الشيخ مبارك في (الثالث من نوفمبر سنة 1914م) من الكولونيل «نوكس Knox» نائب المقيم البريطاني في الخليج والذي تضمن طلبًا إلى الشيخ مبارك لأن يبذل كل ما في وسعه لمنع وصول الإمدادات والمؤن الغذائية وغيرها إلى القوات العثمانية في العراق[80]. كما استدعت الضرورات العسكرية السيطرة البريطانية على منافذ الكويت البرية والبحرية لإحكام الحصار الاقتصادي، مما أدى إلى استياء تجار الكويت نتيجة الخسائر الفادحة التي لحقت بتجارتهم وسببت فقدان الكويت جانبًا كبيرًا من إيراداتها الجمركية[81]. إذ تم تعيين موظفين بريطانيين للإشراف على واردات وصادرات الكويت لتسخير موارد الكويت وصادراتها للمجهود الحربي لبريطانيا في العراق[82].

وقد ظهرت آثار الحرب السيئة على التجارة في ميناء الكويت شأنها في ذلك شأن الموانئ الأخرى في المنطقة في سنة (1914-1915) حين أصيب سوق اللؤلؤ الذي يعتمد عليه سكان الكويت لتوفير الحياة الكريمة لهم بالركود التجاري. وكما ساءت الأوضاع الأمنية على الطرق التجارية في داخل شبه الجزيرة العربية وأصبحت الطرق غير آمنة، مما أثر على الحركة التجارية فيها طوال العام[83]. ونتج عن ذلك انخفاضٌ عام في قيمة واردات ميناء الكويت حيث بلغت قيمة الواردات الإجمالية حوالي (4.375.245) روبية هندية، منخفضة بحوالي (1.187.010) روبية هندية عن السنة التي سبقتها[84]. وعلى العكس من ذلك، كان هناك ارتفاع ملحوظ في كمية وقيمة التمور الواردة إلى ميناء الكويت من العراق حيث ارتفعت القيمة بنسبة (48%)، فبلغت (111.000) روبية هندية، وارتفعت أيضًا الكمية فبلغت (1.369) طنًا، وسجل معدل سعر الطن الواحد منه قرابة (81) روبية هندية[85]. وقاربت نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية للواردات تلك السنة نسبة (3%). فيما بلغت قيمة العائدات الضريبية المفروضة على واردات التمور زهاء (5.550) روبية هندية، إذ كانت الكويت تستوفي ضريبة على كل الواردات بنسبة

(5%) من قيمة السلعة. ولعل السبب في ارتفاع كمية واردات التمور في تلك السنة إلى ميناء الكويت يعود إلى حاجة الكويت إلى استهلاك التمور لرخص ثمنها، بسبب تفاقم حالات الفقر نتيجةً لركود سوق اللؤلؤ مما جعل السكان يقبلون على استهلاك المزيد من التمر أسوة بما حدث في سنة (1908-1909) عندما كسد سوق اللؤلؤ وانتشر الفقر. وفي تلك السنة انتشر الجراد في الكويت فأكل كل ما هو أخضر لأميال عدة[86].

استمرت الأوضاع السيئة للحرب والحصار المفروض على بعض السلع في سنة (1915-1916) أيضًا، وكان الشيخ مبارك الصباح قد أبلغ نائب الملك في الهند اللورد «هاردنج Hardings» خلال مؤتمر الكويت الذي عقد في (يناير سنة 1915م) اعتراضه الشديد على الإجراءات العسكرية وخاصة فيما يتعلق بفرض الرقابة على ميناء الكويت بحجة منع وصول المؤن والإمدادات الغذائية إلى الأعداء[87]. إلا أن اعتراضه لم ينفع إذ لم يحدث إلا نمو طفيف جدًا في قيمة الواردات إلى ميناء الكويت تلك السنة بلغت نسبته (0.2%) حيث بلغت قيمتها زهاء (4.383.180) روبية هندية[88]، ونتجت زيادة الواردات عن لجوء التجار إلى تصدير شيء من بضائعهم عن طريق ميناء الكويت بدلاً من ميناء البصرة نتيجةً للاضطرابات التي حدثت في منطقتي الزبير والخميسية وبعض المناطق الأخرى في البصرة[89]. ولذلك ارتفعت كمية واردات التمور إلى ميناء الكويت من العراق حيث بلغت (1.489) طنًا إلا أن قيمة تلك الواردات انخفضت انخفاضًا طفيفًا بنسبة (0.4%) فقط حيث بلغت قيمة الواردات من التمور (110.505)روبية هندية[90]. وبلغ معدل سعر الطن الواحد منها (74) روبية هندية، مسجلاً انخفاضًا بلغت نسبته (9%) وظلت نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية للواردات مقاربة لنسبة (3%). وفي تلك السنة بلغت عائدات الجمارك من تجارة التمور (5.525) روبية.

وفي تلك السنة أعلن الشيخ مبارك الصباح عن رغبته في تسليم إدارة الجمارك إلى الحكومة البريطانية، كدليل على ثقته في الحكومة البريطانية، ولتحفيز الحكام العرب في الخليج على الحذو حذوه إلا أن وفاته المفاجئة في (17نوفمبر1915) أدت إلى تأجيل النظر في الطلب[91].

وتولى حكم الكويت بعد وفاة الشيخ مبارك الصباح ابنه الشيخ جابر بن مبارك الصباح (1860-1917) وقد انتهج سياسة سلمية في التعامل مع الأحداث السياسية التي كانت تحدث في منطقة الخليج العربي وفي داخل شبه الجزيرة العربية، وكان قد عُرف عنه اهتمامه الكبير بمصلحة

الكويت التجارية[92]. الأمر الذي انعكس على الوضع الاقتصادي للكويت فازدهرت تجارتها خاصة مع بلاد الشام، حيث كانت القوافل التجارية تتجه من الكويت إلى بلاد الشام محملة بمختلف البضائع التي يحتاجها أهل الشام والأتراك الموجودون هناك، وبذلك تكون الكويت قد كسرت حلقة الحصار البري والبحري الذي كان يفرضه الحلفاء على الدولة العثمانية[93].

وكان للسياسة التي اتبعها الشيخ جابر أثناء فترة حكمه أثرًا واضحًا في انتعاش التجارة في سنة (1916-1917)، حيث قفزت قيمة واردات البضائع إلى ميناء الكويت لتصل إلى زهاء (7.075.695) روبية هندية[94]. مسجلةً ارتفاعًا كبيرًا بلغت نسبته (61%) كما ارتفعت أيضًا قيمة واردات التمور من العراق بواسطة السفن الشراعية بنسبة (23%) فبلغت قيمتها (136.245) روبية هندية. وارتفعت الكمية كذلك لتصل إلى زهاء (1.888) طنا[95]. وانخفض معدل سعر الطن الواحد منها ليبلغ (72) روبية هندية مسجلا انخفاضًا بنسبة (3%). وارتفعت العائدات الجمركية على التمور إلى (6.812) روبية هندية. وانخفضت نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية للبضائع الواردة إلى ميناء الكويت تلك السنة إلى أقل من (2%). ولعل مرد ذلك الانتعاش في تجارة الكويت تلك السنة إلى جانب سياسة شيخ الكويت الميّالة إلى السلام، أسباب أخرى منها توفر الأمن في طريق القوافل التجارية طوال العام، الأمر الذي سهل عملية نقل البضائع للمناطق غير المحاصرة في وسط الجزيرة العربية، كذلك ساعدت عمليات المضاربة[96] الناجحة التي قام بها التجار في ارتفاع قيمة واردات البضائع إلى ميناء الكويت في تلك السنة[97].

وأدى تحسن الأحوال التجارية في سنة (1917-1918) إلى ارتفاع القيمة الإجمالية لواردات ميناء الكويت في تلك السنة حيث بلغت (19.045.740) روبية هندية[98]. مسجلة بذلك ارتفاعًا كبيرًا نسبته (169%).كما واصلت قيمة واردات التمور من العراق بواسطة السفن الشراعية ارتفاعها أيضًا بنسبة بلغت (235%) حيث بلغت قيمتها (457.500) روبية هندية. كذلك ارتفعت الكمية بنسبة كبيرة بلغت (180%) ووصلت إلى (5.279) طنًا، بزيادة عن كمية السنة السابقة بزهاء (3.391) طنًا[99]. وارتفع معدل سعر الطن الواحد فبلغ (87) روبية هندية، مسجلاً نسبة ارتفاع بلغت (21%). وارتفعت نسبة قيمة واردات التمور من إجمالي واردات الكويت تلك السنة لتصل إلى أكثر من (2%). ويعود نمو التجارة في ميناء الكويت تلك السنة إلى عدة أسباب منها، قيام التجار المحليين باستيراد كميات كبيرة من السلع أكثر من حاجة الاستهلاك المحلي من

أجل إيصالها إلى وسط الجزيرة العربية وإلى الحجاز[100]. كما أدى إغلاق عدة أسواق بسبب الحرب إلى إنعاش التجارة مع الأسواق البديلة وخاصة مع الموانئ الفارسية[101].

وفي نهاية تلك السنة المالية (1917-1918) تقرر حظر استيراد جميع أنواع البضائع إلا بتصريح من قبل الضابط في مركز الميناء أو الوكيل السياسي، وقد جاء هذا القرار جراء فشل السلطات المحلية في السيطرة على البضائع المهربة إلى المناطق المحاصرة[102]. وقد وافق الشيخ سالم بن مبارك الصباح (1917-1921) في البداية على إقامة هذا الحصار في الرابع من يناير 1918م ولكن بعد بضعة أيام سحب موافقته بحجة أن مكانته وكرامته ستتأثران بفرض هذا الحصار[103]. وفي واقع الأمر أن تجارة التهريب تلك التي نشطت خلال الحرب العالمية الأولى كانت مهمة لاقتصاد الكويت. فقد لعبت السفن الكويتية دورًا مهمًا في نقل مؤن التموين أثناء الحرب كما أنها استفادت من تجارة التهريب لتفادي إجراءات الحظر المفروضة من قبل السلطات البريطانية في البلدان الخاضعة لنفوذها مثل منطقة الخليج العربي والعراق[104]. حيث كانت الكويت تسمح بدخول البضائع لكي تصدر إلى العثمانيين في العراق وسوريا فاتسعت لذلك التجارة برغم إرادة مأمور الحصار الذي عينته الحكومة البريطانية لمراقبة البضائع[105].

وقد ظلت الكويت تعاني من وطأة ذلك الحصار في سنة (1918-1919) حيث زادت بريطانيا من رقابتها على كل ما يصل إلى الكويت من واردات أو يخرج منها من صادرات تنفيذًا لخطة استراتيجية رسمت ضد القوات العثمانية في الشام والعراق ولدفع الدولة العثمانية إلى الاستسلام[106]. وترتب على ذلك انخفاضًا في قيمة الواردات إلى ميناء الكويت إذ انحدرت لتصل إلى (14.905.500) روبية هندية[107]. بانخفاض مقداره (4.140.240) روبية هندية عن السنة السابقة وبنسبة (22%). وفي تلك السنة ألغيت نسبة الضريبة المفروضة على واردات التمور والمقدرة بنسبة (5%) من قيمة السلعة، وتم احتساب القيمة الضريبية على التمر بحسب نوعه[108][109]. وعلى عكس انخفاض القيمة الإجمالية للواردات كان هناك في تلك السنة ارتفاعًا حادًا في قيمة واردات التمور بنسبة (182%) حيث سجلت (1.290.990) روبية هندية، وذلك بسبب ارتفاع الكمية المستوردة من العراق بواسطة السفن الشراعية حيث بلغت (8.802) طنًا تقريبًا[110]. وبلغت نسبة الزيادة (67%) كما قفز معدل سعر طن التمر إلى (147) روبية هندية، مسجلاً ارتفاعًا بنسبة (69%) وبلغت النسبة المئوية لقيمة واردات التمور من مجمل الواردات قرابة (9%).ويعود

سبب الارتفاع الكبير في واردات التمور تلك السنة إلى رغبة التجار في إعادة تصديرها، أو إلى استعمالها كغذاء بديلًا عن الأرز[111] الذي شددت بريطانيا من القيود على استيراده في سنة (1919)[112].

وتحسنت الأحوال التجارية في الكويت تحسنًا طفيفًا سنة (1919-1920) حيث ارتفعت القيمة المالية لمجمل واردات ميناء الكويت إلى (15.919.500) روبية هندية. مسجلةً ارتفاعًا بنسبة (7%)، وذلك بسبب تحسن سوق اللؤلؤ وتوفر الأمن في طريق القوافل التجارية على مدار العام مما سهل عملية نقل البضائع إلى وسط شبه الجزيرة العربية، وكذلك إلى المدن الساحلية الصغيرة على الساحل الفارسي[113]. إلا أن قيمة واردات التمور انخفضت عن السنة السابقة بنسبة بلغت (59%) فسجلت (570.585) روبية هندية بسبب انخفاض كمية الواردات من العراق بواسطة السفن الشراعية إذ بلغت (3.565) طنًا[114] وارتفع معدل سعر الطن ليبلغ (160) روبية هندية، مسجلاً ارتفاعًا بنسبة (9%). ولعل ذلك الارتفاع ناتج عن انخفاض قيمة المعروض من سلعة التمور في تلك السنة. وانخفضت نسبة قيمة واردات التمور إلى ميناء الكويت من مجمل قيمة الواردات تلك السنة إلى أقل من (4%) فقط. وقد يعود سبب انخفاض واردات التمور إلى الكويت تلك السنة إلى الإجراءات التي اتخذتها السلطات البريطانية بالتقليل من المؤن والمواد الغذائية التي تصل إلى ميناء الكويت بما يكفي الاحتياجات الضرورية لسكان الكويت والقبائل التابعة لها فقط[115].

وقد انخفضت قيمة واردات ميناء الكويت الإجمالية في سنة (1920-1921) إلى (9.514.020) روبية هندية مقارنة بقيمة واردات السنة الماضية[116]. مسجلةً انخفاضاً بنسبة (40%) وذلك بسبب توقف التجارة مع نجد[117]. إذ ساءت العلاقات بين شيخ الكويت وسلطان نجد عبد العزيز بن عبد الرحمن آل سعود بسبب التجارة مع المنطقة الوسطى في الجزيرة العربية، وأدت هذه العلاقة المتوترة إلى إغلاق الطرق وقلة الأمن في أطراف الكويت أغلب أيام السنة مما أثر على التجارة فيها بين الكويت ونجد[118]. كما انخفضت أيضًا قيمة واردات التمور إلى (305.280) روبية هندية بنسبة بلغت (46%) وذلك نتيجة لانخفاض كمية المعروض من التمور حيث بلغت (2.597) طنًا[119]. وانخفضت أيضًا نسبة قيمة واردات التمور بالنسبة لإجمالي واردات ميناء الكويت تلك السنة وبلغت أكثر من (3%). وفي هذه السنة والسنوات التي تلتها، سجلت دائرة الجمارك الكويتية استيرادًا للتمور من موانئ أخرى غير الموانئ العراقية بواسطة السفن المحلية،

وهي موانئ الساحل الفارسي والساحل العربي، وعلى الأرجح أن المقصود بموانئ الساحل الفارسي ميناء المحمرة الذي كان ينتج تمورًا ويصدرها، أما المقصود بموانئ الساحل العربي فهي موانئ الإحساء والبحرين التي كانت تصدر تمور الإحساء أيضًا. ومن المستبعد أن يكون المقصود منها موانئ الساحل المتصالح حيث أن مشيخات الساحل المتصالح لم تكن تنتج تمورًا تكفي للتصدير إلى الموانئ الأخرى، بل إنها كانت تستورد تمورًا من الإحساء والقطيف والبصرة لتسد حاجة الاستهلاك المحلي. وفي تلك السنة بلغت قيمة واردات التمور من موانئ الساحل العربي (7.560) روبية هندية، وبكمية بلغت (10) أطنان. أما واردات التمور العراقية فبلغت قيمتها (134.970) روبية هندية وكميتها (1.215) طنًا. وصدرت موانئ الساحل الفارسي إلى الكويت تلك السنة تمورًا بقيمة (162.750) روبية هندية، وبكمية (1.372) طنًا، وبلغ معدل سعر الطن الواحد (118) روبية هندية[120]. مسجلاً انخفاضًا بنسبة (26%) عن السنة السابقة.

وعادت القيمة الإجمالية لواردات ميناء الكويت في سنة (1922-1921) إلى الارتفاع بنسبة بلغت (77%) حيث كانت (16.811.685) روبية هندية[121]. كما ارتفعت أيضًا قيمة واردات التمور بنسبة بلغت حوالي (183%) فبلغت (862.890) روبية هندية، وذلك نتيجة لارتفاع كمية الواردات التي بلغت (6.181) طنًا، مسجلةً بذلك ارتفاعًا نسبته (138%). وقد جاءت أقل الواردات قيمة من موانئ الساحل العربي حيث بلغت قيمتها (11.205) روبية هندية وبكمية (21) طنًا، ثم من العراق بقيمة (304.125) روبية هندية، وبكمية بلغت (2.200) طنًا، وأخيرًا من موانئ الساحل الفارسي بقيمة (547.560) روبية هندية، وبكمية هي الأعلى حيث بلغت (3.960) طنًا[122]. وسجل معدل سعر الطن ارتفاعًا بلغت نسبته (19%) إذ بلغ (140) روبية هندية. وقد ارتفعت نسبة قيمة واردات التمور من قيمة الواردات الإجمالية إلى الكويت تلك السنة أكثر من (5%).

واستمر تأثر تجارة الكويت بالأوضاع الأمنية المضطربة وتوقف التجارة مع نجد في سنة (1922-1923)[123] وكان التوقف ناشئًا عن رغبة السلطان عبد العزيز بن عبد الرحمن آل سعود في استيفاء الضرائب المستحقة له على السلع المصدرة من الكويت إلى نجد داخل مدينة الكويت فتجمع وترسل له وهو ما رفضته الكويت، لأنه ينقص من سيادة الكويت[124]. وقد أثرت هذه الأوضاع في إجمالي واردات البضائع إلى ميناء الكويت تلك السنة حيث انخفضت إلى زهاء (11.104.170) روبية هندية[125]، مسجلة انخفاضًا بنسبة (34%)، كما انخفضت أيضًا قيمة

واردات التمور إلى ميناء الكويت بنسبة بلغت (44%) حيث بلغت قيمة واردات التمور في تلك السنة (479.355) روبية هندية وكميتها (6.899) طنًا[126]. مما يعني أنها ارتفعت بنسبة (12%). وفي تلك السنة استوردت الكويت تمورًا بواسطة السفن المحلية من موانئ الساحل العربي بقيمة (7.350) روبية هندية وبكمية بلغت (14) طنًا، واستوردت من العراق ما قيمته (134.505) روبية هندية، وبكمية أقل عن السنة السابقة حيث بلغت (2.035) طنًا. وانخفضت قيمة واردات التمور من موانئ الساحل الفارسي فبلغت (337.500) روبية هندية، إلا أن كميتها ارتفعت إلى (4.850) طنًا[127]. وانخفض معدل سعر الطن بنسبة (51%) فبلغ (69) روبية هندية. وانخفضت نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية لواردات ميناء الكويت تلك السنة إلى قرابة (4%).

واستمر الحظر الذي فرضه ابن سعود على التجارة بين الكويت ونجد ساريا في سنة (1923-1924) حيث وجه أن يتم الاستيراد عبر موانئ الجبيل وغيرها من الموانئ النجدية بدلاً من ميناء الكويت[128]. فانعكس ذلك على واردات ميناء الكويت حيث انخفضت تلك السنة إلى (9.780.960) روبية هندية[129] ومع ذلك ارتفعت قيمة واردات التمور إلى ميناء الكويت ارتفاعًا طفيفًا بنسبة (1%) فقط فبلغت (483.990) روبية هندية[130]. كما ارتفعت كمية الوارد من التمور فبلغت (8.822) طنًا، ووردت تلك الكمية المستوردة على ظهور السفن المحلية التي نقلتها من موانئ الساحل العربي بقيمة بلغت (5.610) روبية هندية وبكمية (43) طنا، وبلغت قيمة المستورد من تمور العراق (125.415) روبية هندية، وكميته (2.416) طنًا. وبلغت قيمة التمور المستوردة من موانئ الساحل الفارسي (352.965) روبية هندية، وزادت كميتها أيضًا فبلغت (6.363) طنًا، وانخفض معدل سعر الطن الواحد إلى (55) روبية هندية[131]. وفي تلك السنة بلغت نسبة قيمة واردات التمور من إجمالي واردات ميناء الكويت زهاء (5%).

وواصلت قيمة واردات ميناء الكويت الانخفاض في سنة (1924-1925) فبلغت (7.439.580) روبية هندية[132]. وبلغت نسبة الانخفاض (24%)، وذلك بسبب استمرار الخلافات مع نجد، وعدم وجود تجارة معها من جهة، ومن جهة أخرى لم تكن سوق اللؤلؤ جيدة في تلك السنة[133]. وقد أثر ذلك على كل الأوضاع الاقتصادية في الكويت، وانعكس أيضًا على تجارة التمور حيث انخفضت قيمة الواردات بنسبة بلغت (36%) وبلغت (310.725) روبية هندية، وانخفضت الكمية إلى (5.504) طن[134]. مسجلة انخفاضا نسبته (38%). وجاءت تلك الواردات من موانئ

الساحل العربي بقيمة (10.455) روبية هندية، وبكمية (34) طنًا، أما قيمة واردات التمور من العراق فانخفضت إلى (69.795) روبية هندية، وكميتها (1.451) طنًا. وفي نفس السنة استوردت الكويت من موانئ الساحل الفارسي ما قيمته (230.475) روبية هندية، وكميته (4.019) طنًا[135]. وارتفع معدل سعر الطن بنسبة (2%) حيث بلغ سعره حوالي (56) روبية هندية.وشكلت نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية لواردات ميناء الكويت في تلك السنة حوالي (4%).

واستمرت الأوضاع الاقتصادية السيئة في الكويت سنة (1925-1926) أيضًا لذات الأسباب التي تقدم ذكرها في السنة السابقة. وقد دفع هذا الوضع السيئ تجار نجد الذين كانوا قد استقروا سابقًا في الكويت إلى هجرها والتوجه إلى الجبيل والقطيف وغيرهما من المدن نتيجة لسوء الأحوال التجارية في الكويت بسبب الحظر الاقتصادي المفروض عليها من ابن سعود. ونتج عن ذلك انخفاض قيمة واردات ميناء الكويت من البضائع فبلغت (6.720.210) روبية هندية[136]. منخفضة بنسبة (10%). فيما ارتفعت قيمة واردات التمور بنسبة (7%) فبلغت (332.010) روبية هندية، وكميتها (2.899) طنًا[137]. منخفضة عن كمية السنة السابقة بنسبة (47%). وفي تلك السنة وعلى خلاف السنوات السابقة جاءت أغلب كمية واردات التمور من موانئ الساحل العربي إذ بلغت قيمتها (134.070) روبية هندية، وبلغت كميتها (1.173) طنًا، وبلغ سعر الطن الواحد منها قرابة (114) روبية هندية، وانخفضت قيمة واردات التمور من العراق فبلغت (1.695) روبية هندية، وانخفضت كميتها إلى (10) أطنان فقط، ولكن سعر الطن ارتفع إلى (170) روبية هندية وقد يعود ذلك إلى نوع التمر المستورد. وورد من الموانئ الفارسية ما قيمته (196.245) روبية هندية وكميته (1.716) طنًا. وبلغ سعر الطن الوارد منه (114) روبية هندية[138]. فيما بلغ سعر معدل الطن حوالي (115) روبية هندية. وقد ارتفعت نسبة قيمة واردات التمور في تلك السنة من إلى القيمة الإجمالية لواردات الكويت إلى (5%).

وعادت قيمة واردات البضائع الإجمالية إلى ميناء الكويت إلى الانخفاض من جديد في سنة (1926-1927) بسبب انقطاع التجارة مع نجد من جهة، وضعف سوق اللؤلؤ من جهة أخرى، إذ وصف ذلك الموسم بأنه أسوأ موسم على الإطلاق. فانخفضت قيمة الواردات لتصل إلى (5.213.925) روبية هندية[139]. مسجلة انخفاضًا بنسبة (22%)، وعلى العكس من ذلك ارتفعت قيمة واردات التمور بنسبة بلغت (43%) كانت (473.160) روبية هندية، وذلك بسبب ارتفاع كمية

الواردات إلى أكثر من الضعف مسجلة نسبة (56%) بكمية بلغت (4.536) طنًا[140]. وجاءت أكثر الواردات من الموانئ الفارسية حيث بلغت كميتها (2.781) طنًا، بقيمة بلغت (290.880) روبية هندية، وبلغ سعر الطن الواحد منها (105) روبية هندية، واحتلت العراق المركز الثاني في جدول الدول الموردة إذ بلغت قيمة ما ورّدته من تمور زهاء (160.350) روبية هندية، وبكمية (1.706) طنًا وبلغ سعر الطن الوارد منها (94) روبية هندية. وجاءت واردات التمور من موانئ الساحل العربي في المركز الثالث إذ بلغت قيمتها (21.930) روبية هندية[141]. وبلغ سعر معدل الطن (104) روبية هندية مسجلاً انخفاضًا بلغت نسبته (10%). وشكلت نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية لواردات ميناء الكويت في تلك السنة (9%)، وذلك بسبب ارتفاع قيمة واردات التمور وانخفاض قيمة الواردات الإجمالية إلى ميناء الكويت.

واستمرت مغادرة العديد من التجار الكويت في سنة (1927-1928) حيث انتقل بعضهم إلى البحرين ليتاجروا هناك نتيجة لاستمرار الحصار الاقتصادي المفروض على الكويت من قبل نجد، كما أن التوتر بين البلدين أثر سلبًا على الأوضاع الأمنية في المناطق المحيطة بالكويت مما أعاق التجارة مع المناطق النائية[142]. وعلى الرغم من تلك الأوضاع السيئة فقد حدث ارتفاع ملحوظ في قيمة الواردات بسبب تحسن سوق اللؤلؤ في الكويت والذي وصفت عوائده المالية بأنها كانت وفيرة. إذ كانت حصيلة الأسطول الكويتي من اللؤلؤ في تلك السنة أفضل من الموسمين السابقين (1925 و1926)[143]. ونتج عن ذلك ارتفاع قيمة واردات الكويت الإجمالية فبلغت (6.150.150) روبية هندية[144]، مسجلة ارتفاعًا بنسبة (18%). إلا أن قيمة واردات التمور قد انخفضت بنسبة (47%) إذ بلغت (248.970) روبية هندية. ولم تنخفض كمية الواردات في تلك السنة انخفاضًا يوازي انخفاض القيمة إذ بلغت نسبته (6%) فقط وكانت الكمية (4.245) طنًا[145]. وجاءت واردات التمور من موانئ الساحل العربي بقيمة (14.190) روبية هندية، وبكمية (29) طنًا فقط. أما العراق فقد ورّدت ما قيمته (107.055) روبية هندية، وانخفضت كمية الوارد منها إلى (1.944) طنًا، وانخفض سعر الطن ليبلغ (55) روبية هندية. أما واردات التمور من موانئ الساحل الفارسي فقد انخفضت قيمة وكمية فبلغت قيمتها (127.725) روبية هندية، وبلغت كميتها (2.272) طنًا، وانخفض أيضًا سعر الطن المستورد منها إلى (56) روبية هندية[146]. وفي تلك السنة انخفض سعر معدل طن التمور المستورد للكويت إلى (59) روبية هندية، مسجلاً انخفاضًا بنسبة (43%). وانخفضت أيضًا نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية لواردات الميناء إلى (4%).

وتواصلت هجرة الناس والتجار من الكويت إلى البحرين والجبيل والقطيف خلال سنة (1928-1929) بسبب استمرار الحصار الشديد المفروض على الكويت من قبل نجد[147]. الأمر الذي انعكس على القيمة الإجمالية للبضائع الواردة إلى ميناء الكويت فانخفضت بنسبة (16%) ووصلت إلى (5.194.500) روبية هندية[148]. ولكن قيمة واردات الميناء من التمور زادت بنسبة (29%) وبلغت (320.475) روبية هندية، وذلك بسبب ارتفاع كمية الواردات إلى (5.301) طنًا[149] بنسبة قاربت (25%).وقد جاءت أكثر الواردات بواسطة السفن الشراعية من موانئ الساحل الفارسي نقلت (2.713) طنًا بقيمة (142.725) روبية هندية، وبلغ سعر الطن منها (53) روبية هندية. وتلتها كمية الواردات من موانئ العراق إذ بلغت (2.581) طنًا بقيمة (172.065) روبية هندية. وعلى الرغم من قلة كمية واردات التمور من العراق مقارنة بكمية واردات التمور من موانئ الساحل الفارسي، إلا أن سعر الطن من العراق كان الأعلى قيمة إذ بلغ (67) روبية هندية، أما قيمة واردات موانئ الساحل العربي فبلغت قيمتها (5.685) روبية هندية[150]. وارتفع معدل سعر طن التمور المستورد للكويت تلك السنة بنسبة (2%) فوصل إلى (60) روبية هندية. وارتفعت نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية للواردات إلى أكثر من (6%).

وعانت تجارة الكويت من أثر الكساد العالمي نتيجة الأزمة المالية التي ابتدأت في نيويورك مطلع سنة 1929م ثم امتدت إلى بقية أسواق العالم فأثرت سلبا على تجارة اللؤلؤ فلم يعد هناك طلب عليه لدرجة أن التجار الكويتيين كانوا يطرحون حصيلتهم من لؤلؤ ذلك الموسم في الوقت الذي مازال محصول السنة السابقة 1928 لم يبع[151]. وأثر ذلك على تجارة الاستيراد في ميناء الكويت التي كانت في الأصل تعاني من استمرار اضطراب أمن الطرق الخارجية في سنة (1929-1930) مما سبب استمرار هجرة التجار من الكويت إلى البحرين والجبيل والقطيف والساحل العربي للحصول على عمل. وتفاقم الوضع الأمني بسبب تمرد الإخوان[152] ضد الملك عبد العزيز في شمال وشرق المملكة وقد ترتب عليه لجوء قبائل مطير إلى الكويت تحت حماية شيخ الكويت، مما أدى إلى مواصلة الحظر التجاري بين الكويت ونجد، فأدت تلك الأوضاع إلى مزيد من الركود التجاري في الكويت[153].

ولكن الاضطرابات التي حدثت من قبل قبائل مطير والعجمان والعوازم دفعت الملك ابن سعود إلى السماح لأتباعه بشراء مستلزماتهم البسيطة من الكويت تفاديًا لحدوث مجاعة بسبب نقص

مخزونهم من السلع بعد أن تعذر عليهم توفير مستلزماتهم من منطقة الهفوف أو الجبيل كما كان يرغب بذلك ابن سعود. وذكر في التقرير التجاري للكويت أن الكويت كانت تحتاج إلى قوافل كبيرة تنعش الأسواق فيها لكي تتحسن أحوالها التجارية وليس إلى المشتريات البسيطة التي يحتاجها البدو والمتمثلة في التمور والأرز. وذكر أن تلك الأحوال التجارية السيئة كانت مؤهلة للتفاقم أكثر إذا لم يتم التوصل إلى حل قريب مع الملك ابن سعود. وقد تقدمت حكومة الكويت بطلب تعويض مقداره (1.000.000) دولار ماريا تريزا[154] من الملك ابن سعود تعويضًا عن الأضرار التي لحقتها جراء حظر التجارة النجدية معها طيلة تسع سنوات تقريبًا. وأتبعت الكويت هذا الطلب بملاحظة وهي أنها على استعداد إلى التخلي عن طلب التعويض في حال تم التوصل إلى حل سلمي مع الملك ابن سعود بشأن الحظر[155].

وتحسنت الأوضاع الاقتصادية في الكويت لاحقا بسبب قمع تمرد الإخوان واستسلامهم للملك ابن سعود الأمر الذي كان له نتيجة طيبة على المنطقة بشكل عام وأسهمت في تحقيق تحسن الترتيبات الدفاعية الجديدة التي اتخذها حاكم الكويت من خلال تأمين الطرق التجارية باستخدام سيارات الفورد لمراقبة أمن الطرق في الصحراء مما أمن سلامة الطريق الصحراوي بين العراق والكويت[156]. وكان لذلك نتائج طيبة على التجارة في الكويت ففي سنة (1929-1930) ارتفعت قيمة واردات البضائع إلى ميناء الكويت إلى (5.577.375) روبية هندية[157] بنسبة بلغت (7%). كما ارتفعت قيمة واردات التمور أيضًا بنسبة (7%) وبلغت قيمة الوارد من التمور (344.385) روبية هندية. إلا أن كمية الواردات انخفضت فبلغت (4.714) طنًا[158] مسجلة بذلك انخفاضًا بنسبة (11%). وفي تلك السنة ارتفعت قيمة واردات التمور من موانئ الساحل العربي وكميتها، إذ استوردت الكويت منها ما قيمته (9.735) روبية هندية، وبلغت الكمية (16) طنًا. وانخفضت قيمة واردات التمور من العراق إذ بلغت (136.095) روبية هندية، وانخفضت كميتها أيضًا إذ بلغت (2.188) طنًا، كما انخفض سعر الطن ليبلغ (62) روبية هندية. وارتفعت في تلك السنة قيمة ما استوردته الكويت من موانئ الساحل الفارسي إذ بلغت قيمتها (198.555) روبية هندية، إلا أن كمية التمور المستوردة منها انخفضت إلى (2.510) طنًا، وارتفع سعر الطن من موانئ الساحل الفارسي ليبلغ (79) روبية هندية. ولكن معدل سعر الطن المستورد للكويت في تلك السنة ارتفع بنسبة (22%) فبلغ (73) روبية هندية. وراوحت نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية للواردات مكانها عند نسبة (6%)[159].

عاودت واردات ميناء الكويت من البضائع والسلع المختلفة الانخفاض في سنة (1930-1931) فبلغت قيمتها الإجمالية (4.233.630) روبية هندية[160]. مسجلة انخفاضًا بنسبة (24%) بعد أن كانت قد ارتفعت قليلاً في السنة السابقة، ومرجع هذا الانخفاض إلى استمرار انقطاع التجارة مع نجد، واستمرار هجرة أصحاب المحلات الصغيرة إلى البحرين والجبيل والقطيف للبحث عن عمل هناك. وعلى الرغم من جودة موسم صيد اللؤلؤ في تلك السنة إلا أن الطلب على اللؤلؤ كان ضعيفًا جدًا، حتى اضطر التجار لبيع اللؤلؤ الجيد بنصف ثمنه وساءت حال تجار الكويت فباتوا عاجزين عن تسديد ما عليهم من ديون كبيرة أو إعطاء البحارة أجورهم[161]. وأثر ذلك سلبا على تجارة التمور حيث انخفضت قيمة وارداتها بنسبة بلغت (27%) لتصل إلى (250.140) روبية هندية، بينما ارتفعت كمية الواردات بصورة ملحوظة بلغت نسبتها (51%) فوصلت إلى (7.096) طنًا[162]. وجاءت معظم واردات التمور في تلك السنة بواسطة السفن المحلية من الموانئ العراقية حيث بلغت قيمتها (144.735) روبية هندية، وكميتها (4.062) طنًا، ويبدو أن كثرة المعروض من تمور العراق أدت إلى انخفاض سعر الطن منها إذ بلغ (36) روبية هندية فقط. وتلتها قيمة واردات التمور من الموانئ الفارسية التي بلغت زهاء (102.000) روبية هندية. وقد زادت كمية وارداتها فبلغت (3.025) طنًا، وانخفض سعر الطن الواحد منها إلى (34) روبية هندية فقط. فيما استوردت الكويت من موانئ الساحل العربي تمورًا بقيمة (3.405) روبية هندية وبكمية (9) أطنان فقط[163]. وانخفض معدل سعر الطن الواحد من التمور المستوردة بنسبة كبيرة هي (52%) فأصبح (35) روبية هندية.وظلت نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية لواردات ميناء الكويت من البضائع أقل من (6%).

واستمرت قيمة الواردات إلى ميناء الكويت في سنة (1931-1932) بالانخفاض بصورة ملحوظة فهبطت عن السنة السابقة بنسبة بلغت (28%) حيث بلغت قيمتها الإجمالية حوالي (3.049.898) روبية هندية، ونتج ذلك عن انقطاع التجارة بين نجد والكويت ضعف سوق اللؤلؤ[164]. وفي تلك السنة ضربت الأزمة الاقتصادية العالمية بقوة مجتمع الكويت فالممولون الكويتيون وملاك سفن الغوص تأثروا بالكارثة الاقتصادية أكثر من البحارة أنفسهم الذين لم يكونوا يملكون شيئا في الأصل، ونتيجة لهذه الكارثة نقصت الأموال لدى ملاك سفن الغوص مما اضطرهم للاتفاق على تخفيض الدفعات المقدمة للبحارة، الأمر الذي أحدث تذمرًا شعبيًا فتدخل حاكم الكويت لحله[165]. وفي تلك السنة أيضًا انخفضت قيمة واردات التمور إلى ميناء الكويت بواسطة السفن

المحلية انخفاضًا ملحوظًا بنسبة (19%) فبلغت (202.508) روبية هندية. وبلغت نسبة قيمة واردات التمور (7%) من مجمل قيمة واردات الميناء. وانخفضت كمية واردات التمور تلك السنة بنسبة (26%) ووصلت إلى (5.224) طنًا[166]. وعادت العراق مرة أخرى إلى صدارة الأقطار المصدرة للتمور إلى الكويت حيث صدرت إليها ما قيمته (101.365) روبية هندية وكميته (2.714) طنًا وبذلك تكون الكويت قد حصلت على أكثر من نصف احتياجاتها من التمور العراقية تلك السنة، وبلغ سعر الطن منها (37) روبية هندية. وجاءت بعدها موانئ الساحل الفارسي التي ورّدت تمورًا بقيمة (98.294) روبية هندية، وكمية (2.503) طنًا وبلغ سعر الطن منها (39) روبية هندية. وانخفضت واردات موانئ الساحل العربي فبلغت قيمتها (2.849) روبية هندية فقط[167]. وبلغ معدل سعر طن التمور المستوردة تلك السنة حوالي (39) روبية هندية مرتفعًا بنسبة (11%) مقارنة بالسنة السابقة.

وشهدت قيمة واردات ميناء الكويت الإجمالية في سنة (1932-1933) ارتفاعًا بنسبة طفيفة بلغت (2%) فسجلت (3.114.689) روبية هندية[168]. إلا أن قيمة واردات التمور تلك السنة انخفضت بنسبة (42%) حيث بلغت (117.417) روبية هندية بسبب استمرار الركود التجاري. وجاءت أكثر واردات التمور إلى الكويت في تلك السنة بواسطة السفن الشراعية من الموانئ العراقية حيث بلغت قيمة وارداتها حوالي (72.375) روبية هندية وتلتها الموانئ الفارسية التي ورّدت ما قيمته (28.517) روبية هندية، بينما ورّدت موانئ الساحل العربي تمورًا بقيمة (16.525) روبية هندية. ولم ترد في السجل التجاري لتلك السنة أي بيانات عن كميات التمور المستوردة[169]. وانخفضت نسبة قيمة واردات التمور من قيمة الواردات الإجمالية لمختلف البضائع إلى أقل من (4%).

واستمر الحظر الاقتصادي المفروض على تجارة الكويت مع نجد في سنة (1933-1934) واستمرت آثاره السيئة، إلا أن قيمة الواردات إلى ميناء الكويت في تلك السنة ارتفعت مقارنة بالسنة السابقة بنسبة (25%) إذ بلغت (3.882.866) روبية هندية[170]. وارتفعت معها قيمة واردات التمور أيضًا بنسبة بلغت (42%) فسجلت (166.823) روبية هندية وبلغت كميتها (3.983) طنًا[171]. وكانت نسبة واردات التمور من إجمالي الواردات إلى ميناء الكويت في تلك السنة أكثر من (4%). وجاءت تلك التمور بواسطة السفن المحلية من موانئ الساحل العربي بقيمة (16.078)

روبية هندية، وبكمية (260) طنًا وبلغ سعر الطن الواحد منها (62) روبية هندية، وبلغت قيمة التمور المستوردة من العراق (67.175) روبية هندية، وكميتها زهاء (1.646) طنًا، أما سعر الطن الواحد منها فقد بلغ (41) روبية هندية. وقارب سعر طن تمر العراق مع سعر طن تمر الساحل الفارسي إذ بلغ (40) روبية هندية على الرغم من ارتفاع كمية الواردات من الساحل الفارسي التي بلغت (2.077) طنًا ووصلت قيمتها إلى (83.570) روبية هندية[172]. وبلغ معدل سعر الطن الواحد منها (42) روبية هندية.

ولم تتحسن الأوضاع الاقتصادية في الكويت في سنة (1934-1935) كثيرًا عما كانت عليه في السنة السابقة حيث بقي الحظر على التجارة بين الكويت ونجد مفروضًا وظل سوق اللؤلؤ ضعيفًا، فلم تزد قيمة الواردات من البضائع المختلفة إلا بنسبة (7%) حيث بلغت (4.155.515) روبية هندية[173]، فيما انخفضت قيمة واردات التمور إلى ميناء الكويت إلى (126.436) روبية هندية مسجلة بذلك انخفاضًا ملحوظًا بنسبة (24%)، إلا أن كمية الواردات ارتفعت بنسبة كبيرة بلغت (23%). وأدى ذلك إلى انخفاض سعر الطن الواحد إذ بلغ (26) روبية هندية[174]. وجاءت أكثر الواردات إلى ميناء الكويت تلك السنة من الموانئ الفارسية بالسفن الشراعية وقيمتها (67.088) روبية هندية وكميتها (2.516) طنًا، وبلغ سعر الطن منها زهاء (27) روبية هندية. وورد من موانئ الساحل العربي ما قيمته (5.041) روبية هندية وكميته (57) طنًا. وورد من العراق ما قيمته (54.307) روبية هندية وكميته (2.342) طنًا، بسعر للطن الواحد هو(23) روبية هندية[175]. وانخفض سعر معدل الطن الواحد من التمور المستوردة تلك السنة بنسبة (38%) فبلغ (26) روبية هندية.وكذلك انخفضت نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية لواردات البضائع إلى ميناء الكويت في تلك السنة إلى (3%) فقط.

وعلى الرغم من استمرار القطيعة التجارية بين الكويت ونجد، وضعف سوق اللؤلؤ في سنة (1935-1936) ارتفعت قيمة الواردات الإجمالية بنسبة (18%) فبلغت زهاء (4.916.047) روبية هندية[176]. وارتفعت كذلك قيمة واردات التمور إلى ميناء الكويت بنسبة (4%) إذ بلغت (131.370) روبية هندية. ولكن الملاحظ أن كمية التمور المستوردة انخفضت بنسبة (12%) إذ بلغت (4.324) طنًا[177]. وسجلت قيمة واردات التمور في تلك السنة نسبة أقل من (3%) من مجمل قيمة واردات ميناء الكويت. وجاءت التمور في تلك السنة من موانئ الساحل العربي بقيمة (5.559)

روبية هندية، وبكمية (46) طنًا. أما واردات التمور من العراق فقد ارتفعت قيمتها إلى (57.569) روبية هندية وانخفضت كميتها لتبلغ (1.724) طنًا، الأمر الذي أدى إلى ارتفاع سعر الطن مقارنة بالسنة السابقة إلى (33) روبية هندية للطن الواحد. وفي تلك السنة ارتفعت قيمة واردات التمور من الساحل الفارسي إذ بلغت (68.242) روبية هندية، وكميتها (2.554) طنًا وعلى الرغم من زيادة القيمة والكمية إلا أن سعر الطن ظل عند (27) روبية هندية للطن الواحد[178]. وارتفع معدل سعر طن التمور المستوردة تلك السنة بنسبة (15%) حيث بلغ (30) روبية هندية.

وواصلت واردات ميناء الكويت الإجمالية انخفاضها في سنة (1936-1937) حيث بلغت زهاء (4.247.550) روبية هندية لاستمرار أسباب الركود التجاري في الكويت والمتمثلة في انقطاع التجارة مع نجد من جهة وضعف سوق اللؤلؤ من جهة أخرى في تلك السنة أيضًا[179]. وبذا سجلت تلك القيمة انخفاضًا بنسبة (14%).وانخفضت قيمة واردات التمور بنسبة (10%) فبلغت (118.304) روبية هندية، كذلك انخفضت كميتها بنسبة (31%) وبلغت (2.980) طنًا[180]. واستوردت الكويت تمورًا من موانئ الساحل العربي بقيمة (6.150) روبية هندية، وكمية (45) طنًا، ووصل سعر الطن الواحد منها إلى (137) روبية هندية. أما واردت التمور من العراق فبلغت قيمتها (53.558) روبية هندية وكميتها (1.366) طنًا وارتفع سعر الطن الواحد منها إلى (39) روبية هندية. وكذلك الحال مع واردات التمور من موانئ الساحل الفارسي التي انخفضت قيمتها إلى (58.596) روبية هندية وكميتها إلى (1.569) طنًا، ونتيجة لانخفاض الكمية ارتفع سعر الطن الواحد منها ليصل إلى (37) روبية هندية[181]. وقد ارتفع معدل سعر الطن الواحد من التمور المستوردة للكويت تلك السنة بنسبة (33%) وبلغ (40) روبية هندية. وشكلت نسبة قيمة واردات التمور من إجمالي القيمة الكلية لواردات الكويت تلك السنة أقل من (3%).

وارتفعت في سنة (1937-1938) قيمة واردات ميناء الكويت الإجمالية إلى (5.477.488) روبية هندية مسجلة ارتفاعًا بنسبة (29%)، وترجع تلك الزيادة إلى عودة التجارة مع الموانئ الساحلية السعودية وميناء دبي[182] فضلاً عن تخفيف الحصار الاقتصادي البري الذي فرضه ابن سعود على التجارة بين الكويت ونجد ولكن قيمة واردات التمور انخفضت بنسبة (15%) فبلغت (100.175) روبية هندية، على الرغم من ارتفاع كمية الواردات منها بنسبة (97%) حيث بلغت كميتها (5.872) طنًا[183]. وفي تلك السنة انخفضت واردات التمور من موانئ الساحل العربي إلى

(2.700) روبية هندية، وكميتها إلى (32) طنًا، وانخفض سعر الطن الواحد منها بنسبة (39%) فبلغ (84) روبية هندية. وكذلك حدث انخفاض في قيمة وكمية وسعر واردات التمور من العراق في تلك السنة إذ بلغت القيمة (20.818) روبية هندية، والكمية إلى (1.241) طنًا، وبلغ سعر الطن الواحد من تمور العراق (17) روبية هندية وسجلت تمور الساحل الفارسي ذلك السعر نفسه وبلغت قيمتها (76.657) روبية هندية، وكميتها (4.599) طنًا[184]. وقد يعود سبب انخفاض سعر تلك التمور إلى نوعيتها. ونتيجة لذلك انخفض معدل سعر الطن الواحد من التمور المستوردة للكويت تلك السنة بنسبة (58%) حيث بلغ زهاء (17) روبية هندية فقط. وانخفضت نسبة قيمة واردات التمور إلى أقل من (2%) من قيمة الواردات الإجمالية لميناء الكويت في تلك السنة.

وتحسنت قيمة واردات ميناء الكويت الإجمالية في سنة (1938-1939) حيث بلغت حوالي (6.829.706) روبية هندية[185]. مسجلة ارتفاعًا بنسبة (25%). وفي تلك السنة قفزت نسبة قيمة واردات التمور قفزت كبيرة نسبتها (254%) إذ ارتفعت إلى (354.428) روبية هندية. كما ارتفعت أيضًا كميتها بنسبة (48%) فبلغت (8.695) طنًا، مما رفع نسبتها من القيمة الإجمالية للواردات إلى ميناء الكويت إلى أكثر من (5%) في تلك السنة[186]. وكانت أكثر الموانئ توريدًا للتمور إلى ميناء الكويت في تلك السنة هي الموانئ الفارسية إذ ورّدت تمورًا بقيمة (254.918) روبية هندية، وكمية (6.372) طنًا، وارتفع سعر الطن من تمورها إلى (40) روبية هندية. وتلتها الموانئ العراقية التي ورّدت ما قيمته (91.590) روبية هندية، وكميته (2.290) طنًا وبلغ سعر الطن الواحد منها (40) روبية هندية. أما واردات التمور من موانئ الساحل العربي فقد ارتفعت قيمتها إلى(7.920) روبية هندية وكميتها (33) طنًا[187]. وارتفع معدل سعر الطن الواحد من التمر المستورد للكويت فبلغ (41) روبية هندية مسجلاً نسبة ارتفاع بلغت (141%).

وواصلت قيمة الواردات الإجمالية لميناء الكويت الارتفاع في سنة (1939-1940) حيث بلغت (7.247.935) روبية هندية[188]، وبذا سجلت نسبة الارتفاع (6%). كما استمرت قيمة واردات التمور في الارتفاع حيث بلغت نسبة ارتفاعها (65%) فبلغت (584.553) روبية هندية. ولكن كمية التمور انخفضت بنسبة (6%) فبلغت (8.143) طنًا[189]. وجاءت أكثر واردات التمور في تلك السنة من موانئ الساحل الفارسي بقيمة (557.203) روبية هندية، وكمية (7.645) طنا وارتفع سعر الطن من تمور الساحل الفارسي فبلغ (73) روبية هندية. وفي تلك السنة انحدرت قيمة

واردات التمور من العراق بنسبة (82%) فبلغت قيمتها (16.176) روبية هندية كما انحدرت كميتها إلى (462) طنًا، وانخفض سعر الطن الواحد منها أيضًا فبلغ (35) روبية هندية. وجاءت واردات تمور من موانئ الساحل العربي مرتفعة تلك السنة إذ بلغت قيمتها (11.174) روبية هندية. وبلغت كميتها (36) طنًا وبلغ سعر الطن الواحد منها (310) روبية هندية[190]. كما ارتفع معدل سعر طن التمور المستوردة إلى الكويت تلك السنة بنسبة (76%) حيث بلغ (72) روبية هندية. ونتيجة لارتفاع القيمة ارتفعت نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية لواردات الميناء فوصلت إلى (8%).

ومما تقدم من عرض لتجارة استيراد التمور إلى ميناء الكويت خلال فترة البحث (1914-1939) يتبين مدى أهمية تجارة استيراد التمور بالنسبة لميناء الكويت، حيث ظلت بندًا ثابتًا في إحصاءات السلع الواردة إلى ميناء الكويت طيلة تلك الفترة. ولكن تلك الإحصاءات لا تمثل الحجم الحقيقي لتجارة التمور في الكويت إذ كان هناك العديد من السفن الكويتية التي تشحن التمور من البصرة أو المحمرة مباشرة إلى الهند أو اليمن وشرق إفريقيا دون المرور على ميناء الكويت. وكان معظم التجار الكويتيين يشترون التمور من التجار العراقيين، فضلاً عن امتلاك العديد منهم لبساتين النخيل في العراق فيحملونها في سفنهم مباشرة للمتاجرة بها، دون المرور بميناء الكويت..

كما تبين أثر ما مرت به الكويت خلال فترة الدراسة من أحداث سياسية واقتصادية على تجارة التمور شأنها شأن جميع الأنشطة التجارية المتسمة بالحساسية الكبيرة تجاه ما يجري حولها. كما اتضحت علاقة تجارة التمور الوثيقة بتجارة اللؤلؤ التي كانت مصدر دخل الكويتيين ومصدر العملات النقدية التي يشترون بها مختلف السلع.

جدول (6) واردات التمور إلى ميناء الكويت خلال (1914-1939)

السنة	القيمة الإجمالية لواردات السلع المختلفة بالروبية الهندية	النسبة المئوية للزيادة أو النقصان مقارنة بالسنة الماضية ٪	القيمة الإجمالية للتمور بالروبية الهندية	النسبة المئوية للزيادة أو النقصان مقارنة بالسنة الماضية ٪	النسبة المئوية لقيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية للواردات ٪	موانئ البلدان الموردة للتمور إلى ميناء الكويت	قيمة واردات التمور من ميناء كل بلد	كمية التمور المستوردة بالطن	الكمية الإجمالية للتمور المستوردة بالطن	النسبة المئوية للزيادة أو النقصان مقارنة بالسنة الماضية ٪	معدل سعر الطن	النسبة المئوية للزيادة أو النقصان مقارنة بالسنة الماضية ٪
1914	4،375،245	-	111،000	-	2،5	العراق	111،000	1،369	1،369	-	81	-
1915	4،383،180	0،1+	110،505	0،4-	2،5	العراق	110،505	1،489	1،489	9+	74	9-
1916	7،075،695	61+	136،245	23+	1،9	العراق	136،245	1،888	1،888	27+	72	3-
1917	19،045،740	169+	457،500	235+	2،4	العراق	457،500	5،279	5،279	180+	87	21+
1918	14،905،500	22-	1،290،990	182+	8،6	العراق	1،290،990	8،802	8،802	67+	147	69+
1919	15،919،500	7+	570،585	56-	3،5	العراق	570،585	3،565	3،565	59-	160	9+
1920	9،514،020	40-	305،280	46-	3،2	الساحل العربي العراق الساحل الفارسي	7،560 134،970 162،750	10 1،215 1،372	2،597	27-	118	26-
1921	16،811،685	77+	862،890	183+	5،1	الساحل العربي العراق الساحل الفارسي	11،205 304،125 547،560	21 2،200 3،960	6،181	138+	140	19+
1922	11،104،170	34-	479،355	44-	4،3	الساحل العربي العراق الساحل الفارسي	7،350 134،505 337،500	14 2،035 4،850	6،899	12+	69	51-
1923	9،780،960	12-	483،990	1+	5	الساحل العربي العراق الساحل الفارسي	5،610 125،415 352،965	43 2،416 6،363	8،822	28+	55	20-
1924	7،439،580	24-	310،725	36-	4،1	الساحل العربي العراق الساحل الفارسي	10،455 69،795 230،475	34 1،451 4،019	5،504	38-	56	2+
1925	6،720،210	10-	332،010	7+	5	الساحل العربي العراق الساحل الفارسي	134،070 1،695 196،245	1،173 10 1،716	2،899	47-	115	105+
1926	5،213،925	22-	473،160	43+	9	الساحل العربي العراق الساحل الفارسي	21،930 160،350 290،880	49 1،706 2،781	4،536	56+	104	10-
1927	6،150،150	18+	248،970	47-	4	الساحل العربي العراق الساحل الفارسي	14،190 107،055 127،725	29 1،944 2،272	4،245	6-	59	43-

1928	5،194،500	-16	320،475	+29	%6,1	الساحل العربي العراق الساحل الفارسي	5،685 172،065 142،725	7 2،581 2،713	5،301	+25	60	+2
1929	5،577،375	+7	344،385	+7	6,1	الساحل العربي العراق الساحل الفارسي	9،735 136،095 198،555	16 2،188 2،510	4،714	-11	73	+22
1930	4،233،630	-24	250،140	-27	6	الساحل العربي العراق الساحل الفارسي	3،405 144،735 102،000	9 4،062 3،025	7،096	+51	35	-52
1931	3،049،898	-28	202،508	-19	6,6	الساحل العربي العراق الساحل الفارسي	2،849 101،365 98،294	7 2،714 2،503	5،224	-26	39	+11
1932	3،114،689	+2	117،417	-42	3,7	الساحل العربي العراق الساحل الفارسي	16،525 72،375 28،517	لم تذكر تفاصيل الكمية المستوردة	-	-		-
1933	3،882،866	+25	166،823	+42	4,2	الساحل العربي العراق الساحل الفارسي	16،078 67،175 83،570	260 1،646 2،077	3،983	-	42	-
1934	4،155،515	+7	126،436	-24	3	الساحل العربي العراق الساحل الفارسي	5،041 54،307 67،088	57 2،342 2،516	4،915	+23	26	-38
1935	4،916،047	+18	131،370	+4	2,6	الساحل العربي العراق الساحل الفارسي	5،559 57،569 68،242	46 1،724 2،554	4،324	-12	30	+15
1936	4،247،550	-14	118،304	-10	2,7	الساحل العربي العراق الساحل الفارسي	6،150 53،558 58،596	45 1،366 1،569	2،980	-31	40	+33
1937	5،477،488	+29	100،175	-15	1,8	الساحل العربي العراق الساحل الفارسي	2،700 20،818 76،657	32 1،241 4،599	5،872	+97	17	-58
1938	6،829،706	+25	354،428	+254	5,1	الساحل العربي العراق الساحل الفارسي	7،920 91،590 254،918	33 2،290 6،372	8،695	+48	41	+141
1939	7،247،935	+6	584،553	+65	8	الساحل العربي العراق الساحل الفارسي	11،174 16،176 557،203	36 462 7،645	8،143	-6	72	+76

* قامت الباحثة بجمع مادة الجدول من السجل التجاري للكويت للسنوات من Trade Reports Kuwait(1914-1940),vol 1 and vol 2

ثم استخرجة ستخرجت النsب الظاهرة في الجدول

يتبين من الجدول رقم (6) عن واردات التمور إلى ميناء الكويت الأمور التالية:

أن تجارة استيراد التمور في خلال سنوات الحرب العالمية الأولى (1914-1918) تأثرت بالأوضاع السياسية السائدة وكانت نسبة قيمة واردتها إلى قيمة إجمالي الواردات إلى ميناء الكويت تتراوح ما بين (2%-3%) إلا أنها مع نهاية الحرب ارتفعت قيمة واردات التمور حتى بلغت نسبتها من إجمالي قيمة الواردات للكويت قرابة (9%) في سنة (1918-1919).

استقرت خلال السنوات من (1919-1925) نسبة قيمة واردات التمور على معدل شبه ثابت يتراوح ما بين (3%-5%). وفي سنة (1926-1927) ارتفعت قيمة واردات التمور وارتفعت كميتها كما ارتفعت أيضًا نسبتها لتصل إلى (9%). وتراوحت بعد تلك السنة نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية بين (3%-7%)، إلا أنه في سنة (1937-1938) انخفضت النسبة إلى أقل من (2%) على الرغم من زيادة الكمية.

ومن الملاحظ أن السنة التي ترتفع فيها نسبة واردات التمور تليها سنة تنخفض فيها النسبة إلى حدود النصف تقريبًا، ومن المرجح أن ذلك يعود إلى قيام التجار بتخزين التمور لأكثر من سنة إما لغرض تخزينها لعمليات البيع والشراء خاصة في أصناف التمور الجافة التي قد تطول فترة صلاحيتها للاستهلاك. فقد كان التجار الكويتيون يشترون التمور بكميات كبيرة من البصرة بغرض تخزينها ثم إعادة تصديرها.

كما يتبين أن الكويت تعاملت تجاريا - فيما يتعلق بتجارة استيراد التمور- مع كل من موانئ العراق وفارس والساحل العربي خلال فترة البحث بنسب متفاوتة تزيد وتنقص بحسب الأوضاع السائدة في تلك المدة ويلاحظ اعتماد الكويت على العراق خلال السنوات الأولى لفترة البحث، بحيث شكلت العراق المورّد الأول للتمور حتى سنة (1919-1920) ثم دخلت بلدان أخرى في خط التوريد وتفوقت الموانئ الفارسية في أغلب سنوات حقبة البحث في توريد التمور على العراق والموانئ العربية، ولكن هذا لا يعني بالضرورة أن الموانئ الفارسية هي المورّد الأكبر، ومن المرجح أن يكون السبب عائد إلى عدم تسجيل كل الكميات المستوردة من التمور العراقية في الكشوف الجمركية، خاصة وأن حكام الكويت وكثير من تجارها حينئذ كانوا يملكون العديد من مزارع النخيل في جنوب العراق، كما أنه من المرجح أن المقصود بموانئ الساحل العربي هي موانئ الإحساء وليس موانئ الساحل المتصالح التي لم تكن تنتج تمورًا تسد حاجة الاستهلاك المحلي وكانت تضطر إلى استيراد حاجتها من التمور من البلدان الأخرى المجاورة.

المبحث الثاني: واردات التمور إلى ميناء البحرين بين عامي (1914-1939)

احتلت البحرين أهمية تجارية كبيرة باعتبارها مركزًا مهما لتوزيع البضائع لكلا الجانبين من الخليج العربي، حيث كانت مركزًا لتوصيل البضائع إلى قطر والقطيف ونجد على الجانب العربي، ولبلاد فارس على الجانب الآخر[191]. ولذا اعتمدت البحرين على التجارة كمصدر دخل رئيس لها، حيث كانت المتاجرة بين ميناء البحرين وموانئ الخليج العربي وموانئ الهند مصدرًا أساسيًا للدخل لديها[192]. واتسمت البحرين بعدد من السمات الأساسية ساعدت على ازدهار نشاطها التجاري، فقد كانت البحرين أكثر إمارات الساحل العربي سكانًا حيث ازداد تعداد سكانها خلال فترة البحث من (110.000) نسمة في تعداد لسنة 1914.[193] إلى زهاء (120.000) نسمة في إحصاء سنة 1937.[194] وكانت البحرين مقصدًا للعديد من الأشخاص يفدون إليها من الدول المجاورة العثمانية والعربية بهدف الشراء والتبادل التجاري. كما انتهجت البحرين أسلوبًا اقتصاديًا قائمًا على تشجيع التجارة المحلية فلم تفرض رسوما جمركية كبيرة على السلع المحلية المنتجة في البحرين ولا على السلع المنتجة في المنطقة العربية المجاورة لها على البر الرئيسي[195]. الأمر الذي شجع على نمو التجارة فيها.

وتميز الإنتاج الزراعي في البحرين بأنه كان أحسن حالاً من بقية إمارات الساحل العربي لوفرة المياه العذبة اللازمة لزراعة النخيل ولذا كان إنتاج التمور في البحرين جيدًا ويسد حاجة الاستهلاك المحلي[196]. وفرضت الحكومة ضرائب محددة على مزارع النخيل، إلا أنها كانت تحسب بعشوائية وقد لا يتم الالتزام بتحصيلها لأن أكثر المزارع في تلك الحقبة كانت ملكا لأفراد من الأسرة الحاكمة، وتم في سنة (1923) تقديم مقترح بتعديل نسبة احتساب الضرائب على مزارع

النخيل بحيث تحتسب نسبة «العشر» (1/10) على المزارع المروية بالسواقي، ونسبة (1/20) على المزارع المروية بواسطة الدلاء[197]. وقد حددت ضريبة مقدارها (5%) على ورادات التمور من الخارج شأنها شأن سائر السلع الأخرى. ورغم كفاية إنتاج التمور لسد الحاجة في إمارة البحرين في تلك الحقبة إلا أنها كانت تستورد كميات من التمور لغرض إعادة التصدير.

تأثرت البحرين بالأوضاع العامة قبيل الحرب العالمية الأولى وخلالها، فقد تم سحب بواخر شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية وتم إغلاق شط العرب. كما كانت هناك اضطرابات في نجد أدت إلى قطع إمدادات بعض السلع مما أضر بالتجارة في البحرين[198]. ونتيجة لتلك الأوضاع المضطربة انخفضت قيمة واردات البضائع الإجمالية إلى ميناء البحرين من (33.592.905) روبية هندية في سنة (1912-1913) إلى (28.164.450) روبية هندية في سنة (1913-1914)[199]. وانخفضت أيضًا قيمة واردات التمور إلى البحرين من (215.070) إلى ما يقارب (195.645) روبية هندية[200]. ويلاحظ أن الأرقام الواردة في الجداول التجارية البحرينية تفتقر إلى الدقة حيث أنها كانت تؤخذ من دائرة الجمارك المحلية التي لم تكن تحتفظ بأية إحصاءات دقيقة، فقد كانت تعتمد على الكشوف التي تتسلمها من البواخر أو من القوارب المملوكة للتجار الهنود. وكان أغلب ما يتم استيراده من بضائع يأتي بسفن البحارة المحليين التي لم تكن تحمل معها أية كشوف بكمية وقيمة البضائع[201].

وتأثرت قيمة واردات البحرين في سنة (1914-1915) بظروف الحرب العالمية الأولى[202] كما تأثرت باضطراب الأوضاع الأمنية داخل شبه الجزيرة العربية جراء صدام حاكم نجد عبد العزيز آل سعود مع قبيلة العجمان في الإحساء[203]. فانخفضت قيمة الواردات الإجمالية لتصل إلى (11.376.270) روبية هندية[204]. وانخفضت أيضًا قيمة واردات التمور بنسبة (24%) فبلغت (148.140) روبية هندية وانخفضت كمية التمور المستوردة في تلك السنة إلى (926) طنًا فقط، وجاءت أغلب واردات التمور من موانئ الساحل العربي بقيمة (138.165) روبية هندية، وبكمية (863) طنًا، وبذا بلغ سعر الطن الواحد منها (160) روبية هندية. أما الواردات من العراق فقد بلغت قيمتها (9.570) روبية هندية وكميتها (60) طنًا، وعلى الرغم من اختلاف المسافة بين الميناءين إلا أن سعر الطن بينهما تماثل، إذ بلغ (160) روبية هندية أيضًا. أما قيمة التمور المستوردة من فارس فبلغت (405) روبية هندية وبلغت كميتها (3) أطنان فقط، وبذا يكون سعر

الطن الواحد منها (135) روبية هندية[205]وبلغ معدل سعر الطن الواحد المستورد من التمور للبحرين تلك السنة حوالي (160) روبية هندية. وبلغت نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية للواردات حوالي (1%). فيما بلغت قيمة العوائد الضريبية المتحصلة من تجارة استيراد التمور إلى البحرين حوالي (7.407) روبية هندية، إذ كانت حكومة البحرين تفرض ضريبة على الواردات بنسبة (5%) من قيمة السلعة[206].

تحسنت الأوضاع التجارية في البحرين سنة (1915-1916) فقد أظهرت الإحصاءات تحسنًا عامًا في تجارة البحرين أفضل من السنتين الماضيتين، كما كان هناك ارتفاعًا عامًا في أسعار السلع[207]. ونتج عن ذلك ارتفاع في قيمة واردات السلع الإجمالية بنسبة بلغت (55%) حيث وصلت إلى (17.591.460) روبية هندية[208]. وارتفعت قيمة واردات التمور بنسبة كبيرة بلغت (183%) فوصلت قيمتها (419.610) روبية هندية. وارتفعت الكمية أيضًا إلى حوالي (2.365) طنًا، مسجلة ارتفاعًا بنسبة (155%). وجاءت أكثر تلك الواردات من موانئ الساحل العربي حيث بلغت زهاء (260.340) روبية هندية، وبلغت كميتها (1.385) طنًا وبلغ سعر الطن الواحد منها (188) روبية هندية، ومن العراق بقيمة (156.870) روبية هندية، وبكمية (970) طنًا، بسعر (162) روبية هندية للطن الواحد وارتفعت قيمة ما استوردته البحرين من فارس في تلك السنة فبلغت (2.400) روبية هندية وكميته (10) أطنان وبلغ سعر الطن الواحد منها (240) روبية هندية[209]. وأدت كل تلك الزيادات في القيمة والكمية إلى ارتفاع معدل الطن الواحد تلك السنة بنسبة (11%) بلغ (177) روبية هندية. وترتب على ارتفاع القيمة وصول نسبة قيمة واردات التمور (2%) من إجمالي واردات البحرين في تلك السنة. كما ارتفعت قيمة العوائد الضريبية المستوفاة على التمور لتبلغ (20.981) روبية هندية.

واصلت قيمة واردات البحرين الإجمالية في سنة (1916-1917) ارتفاعها للسنة الثانية على التوالي فبلغت (22.946.370) روبية هندية[210]، مسجلة ارتفاعًا بنسبة (30%). ولكن قيمة واردات التمور انخفضت بنسبة (36%) حيث غدت قيمتها (269.970) روبية هندية، وانخفضت في كميتها بنسبة (28%)، فلم تتعد (1.695) طنًا. وجاءت واردات التمور من موانئ الساحل العربي بقيمة (254.460) روبية هندية وبكمية (1.237) طنًا، وترتب على انخفاض الكمية ارتفاع سعر الطن الواحد منه إلى (206) روبية هندية. وانخفضت قيمة وكمية التمور المستوردة من

البصرة في تلك السنة بسبب صعوبة نقل التمور من العراق إلى البحرين[211]. وذلك ناشئ عن ظروف الحرب إذ جرت معارك هائلة بين البريطانيين والقوات العثمانية في تلك السنة، انتهت بدخول البريطانيين إلى بغداد فجر يوم (الحادي عشر من شهر آذار سنة 1917)[212]. فانحدرت قيمة الواردات من العراق تلك السنة بنسبة (94%) وبلغت (9.930) روبية هندية، وانخفضت كميتها أيضًا بنسبة (56%) فوصلت (427) طنًا، وبلغ سعر الطن الواحد منها حوالي (23) روبية هندية[213]. وعوضت البحرين في تلك السنة النقص الناتج عن انخفاض كمية واردات التمور من الموانئ العربية والعراقية باستيراد المزيد من تمور الموانئ الفارسية فارتفعت قيمتها إلى (5.580) روبية هندية وكميتها (31) طنا، وانخفض سعر الطن إلى (180) روبية هندية[214]. وبلغ سعر معدل الطن الواحد المستورد إلى البحرين تلك السنة قرابة (159) روبية هندية مسجلاً انخفاضًا بنسبة (10%) عن السنة الماضية.وشكلت نسبة قيمة واردات التمور من إجمالي قيمة الواردات إلى البحرين أكثر من (1%).وانخفضت العوائد الضريبية على التمور المستوردة فبلغت (13.499) روبية هندية.

ونشطت عمليات تهريب السلع من بلاد فارس إلى البحرين في سنة (1916-1917) كمحاولة لتفادي الرسوم الجمركية العالية التي كانت السلطات الفارسية قد فرضتها على تصدير بعض السلع[215]. وفي تلك السنة تفاهم الوكيل السياسي في البحرين «هارولد ديكسون Harold Dickson» مع الشيخ عيسى بن علي بن سلمان آل خليفة (1869-1932) وصدرت تعليمات صارمة تلزم كافة البضائع الصادرة من البحرين والواردة إليها بالمرور عبر دائرة الجمارك، بما فيها البضائع القادمة عن طريق السفن المحلية[216]. ومع ذلك واصلت القيمة الإجمالية لواردات البحرين ارتفاعها في سنة (1917-1918) أسوة بالسنوات السابقة فبلغت (24.105.735) روبية هندية[217] مسجلة ارتفاعًا بنسبة (5%). وارتفعت أيضًا قيمة واردات التمور بنسبة (4%) إذ بلغت (279.870) روبية هندية وكميتها (1.159) طنًا منخفضة بنسبة (32%) ونسبة ارتفاع معدل سعر الطن الواحد منها بنسبة (52%) ليصل (241) روبية هندية. وكانت أكثر الواردات من موانئ الساحل العربي إذ جاء ما قيمته (265.035) روبية هندية وكميته (1.067) طنًا وبلغ سعر الطن الواحد منه (248) روبية هندية. وبلغت قيمة واردات التمور من العراق (13.185) روبية هندية وكميتها (85) طنًا، وسعر الطن الواحد منها (155) روبية هندية. أما واردات موانئ فارس فبلغت قيمتها حوالي (1.650) روبية هندية وكميتها (7) أطنان فقط مما رفع سعر الطن منها إلى (236)

روبية هندية[218]، وأسهم ارتفاع كلفة الشحن بواسطة البواخر والسفن الشراعية المحلية في تلك السنة برفع سعر المواد الغذائية ومنها التمور[219]. وبلغت نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية لواردات البحرين تلك السنة في حدود (1%). وارتفعت قيمة العوائد الضريبية المفروضة على التمور بنسبة بسيطة إذ بلغت (13.994) روبية هندية.

واستمرت تداعيات الحرب العالمية الأولى تؤثر على التجارة في البحرين خاصة مع اتخاذ إجراءات مشددة حيال تهريب المواد الغذائية إلى داخل شبه الجزيرة العربية ومنع تهريب البضائع من بلاد فارس وإليها. لذا انخفضت قيمة الواردات الإجمالية في سنة (1918-1919) فبلغت زهاء (20.250.900) روبية هندية[220] مسجلة انخفاضًا بنسبة (16%) ؛ومن المرجح أن الحظر الذي فُرض على استيراد الأرز للبحرين قد دفع السكان إلى زيادة استهلاك التمور، حيث ارتفعت كمية التمور المستوردة في تلك السنة إلى (2.139) طنًا مسجلة ارتفاعًا بلغت نسبته (85%)، وارتفعت قيمتها بنسبة (114%) فوصلت إلى (598.875) روبية هندية[221]. وجاءت أكثر الواردات من موانئ الساحل العربي حيث بلغت قيمتها (573.135) روبية هندية وكميتها (2.049) طنًا، وبذا ارتفع سعر الطن الواحد منها إلى (280) روبية هندية. أما قيمة واردات تمور البصرة فبلغت (11.640) روبية هندية، وانخفضت كميتها إلى (41) طنًا بنسبة انخفاض بلغت (51%) مما أدى إلى ارتفاع سعر الطن الواحد منها بصورة غير مسبوقة إذ بلغ (284) روبية هندية. وجاءت أقل الواردات قيمة من موانئ فارس إذ بلغت (14.100) روبية هندية وبلغت كميتها (49) طنًا وبذا ارتفع سعر الطن الواحد منها إلى (288) روبية هندية[222]. وبذلك ارتفع معدل سعر الطن الواحد في البحرين تلك السنة إلى (280) روبية هندية مسجلاً ارتفاعًا بلغت نسبته (16%). وارتفعت في تلك السنة أيضًا نسبة العوائد الضريبية على التمور بنسبة (114%) إذ بلغت قيمتها (29.944) روبية هندية. كما ارتفعت أيضًا نسبة واردات التمور من القيمة الإجمالية لواردات البحرين من البضائع فوصلت إلى (3%).

وتحسنت أوضاع البحرين التجارية في سنة (1919-1920) إلى حد ما، مما أدى إلى ارتفاع قيمة الواردات الإجمالية فبلغت حوالي (21.216.345) روبية هندية[223]. والمرجح أن تلك الزيادة عائدة إلى توجيه السلطان ابن سعود للتجار والرعايا في محافظة القصيم إلى التمون من سوق البحرين بدلاً من الكويت[224]. ولكن في تلك السنة انخفضت قيمة واردات التمور بنسبة (5%)

منحدرة إلى (569.535) روبية هندية وذلك على الرغم من ارتفاع كميتها بنسبة (35%) حيث بلغت (2.886) طنًا[225]. وجاءت أغلب الكمية من موانئ الساحل العربي التي ورّدت ما قيمته (469.110) روبية هندية، وبكمية بلغت (2.472) طنًا، وترتب على زيادة الكمية انخفاضًا في قيمة سعر الطن منها إذ بلغ (190) روبية هندية. وتلي موانئ الساحل العربي في توريد التمور إلى البحرين تلك السنة ميناء البصرة الذي ورد ما قيمته (78.270) روبية هندية، وكميته (336) طنًا، وبلغ سعر الطن الواحد منها (233) روبية هندية. ووردت فارس ما قيمته (22.155) روبية هندية وكميته (78) طنًا. وانخفض سعر طن التمر الوارد منها إلى (284) روبية هندية[226]. وبلغ معدل سعر طن التمور الواردة للبحرين تلك السنة (197) روبية هندية مسجلاً انخفاضًا بنسبة (30%) وبلغت نسبة قيمة واردات التمور من قيمة الواردات الإجمالية أقل من (3%).فيما بلغت قيمة العوائد الضريبية المستوفاة من التمور الواردة إلى البحرين (28.477) روبية هندية.

وعادت قيمة واردات البحرين الإجمالية في سنة (1920-1921) إلى الانخفاض بنسبة (12%) إذ بلغت (18.764.895) روبية هندية[227]. وانخفضت أيضًا قيمة واردات التمور في تلك السنة بنسبة (43%) إذ بلغت (324.405) روبية هندية كما انخفضت الكمية إلى (1.817) طنًا[228] مسجلة انخفاضًا بنسبة (37%).وجاءت أكثر الواردات من موانئ الساحل العربي التي ورّدت ما قيمته (286.455) روبية هندية، وكميته (1.694) طنًا، وبلغ سعر الطن من تمورها (169) روبية هندية. وأسهمت البصرة بتمور قيمتها (36.450) روبية هندية وكميتها بلغت (112) طنًا وارتفع بذلك سعر طن التمر الوارد من البصرة بنسبة (39%) حيث بلغ (325) روبية هندية. وانخفضت في تلك السنة قيمة واردات التمور من فارس إلى (1.500) روبية هندية، وبلغت كميتها (11) طنًا فقط، وبلغ سعر الطن الواحد منها حوالي (136) روبية هندية[229]. وانخفض معدل سعر الطن المستورد للبحرين بنسبة (9%) إذ بلغت قيمته (179) روبية هندية. وبلغت العوائد الضريبية المفروضة على تجارة التمور في تلك السنة (16.220) روبية هندية. وشكلت نسبة التمور من القيمة الإجمالية لواردات البضائع إلى البحرين (2%). وفي تلك السنة سجلت دائرة الجمارك الكويتية صادرات تمور إلى البحرين بلغت كميتها (516) طنًا، وبلغت قيمتها (55.890) روبية هندية وبلغ سعر الطن الواحد منها (108) روبية هندية[230].

وتعافت البحرين من أثر الركود التجاري الذي ضرب سوق اللؤلؤ في السنة السابقة، فتحسنت أوضاعها التجارية في سنة (1921-1922) وارتفعت قيمة وارداتها الإجمالية إلى ما يقارب (21.790.335) روبية هندية[231]. وسجلت بذلك ارتفاعًا ملحوظًا نسبته (16%). وارتفعت قيمة واردات التمور بنسبة (101%) فوصلت إلى (650.490) روبية هندية. وجاءت أكثر تلك الواردات من موانئ الساحل العربي بقيمة (320.070) روبية هندية. أما واردات التمور من البصرة فقد تضاعفت أكثر من سبع مرات إذ بلغت (280.140) روبية هندية. وكذلك ارتفعت قيمة واردات التمور من فارس بصورة كبيرة فبلغت (50.280) روبية هندية مسجلة ارتفاعًا كبيرًا بلغت نسبته (97%). وارتفعت نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية لواردات البحرين إلى (3%)[232]. وارتفعت عوائد الضريبة المفروضة على تجارة استيراد التمور بصورة غير مسبوقة إذ بلغت (32.525) روبية هندية في تلك السنة. وواصلت الأحوال التجارية في البحرين تحسنها في سنة (1922-1923) بسبب انتعاش سوق اللؤلؤ الأمر الذي أدى إلى ارتفاع قيمة وارداتها الإجمالية التي قفزت فوصلت (36.818.565) روبية هندية مسجلة ارتفاعًا بلغت نسبته (69%)[233]. إلا أن قيمة واردات التمور في تلك السنة انخفضت بنسبة (10%) حيث بلغت (586.920) روبية هندية. وجاءت أغلب واردات التمور من موانئ الساحل العربي بقيمة بلغت (465.480) روبية هندية، ثم من ميناء البصرة بقيمة (80.085) روبية هندية، وأخيرًا من فارس التي ورّدت ما قيمته (41.355)روبية هندية[234]. وانخفضت أيضًا نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية للواردات إلى أقل من (2%). وصاحبها انخفاض في قيمة العوائد الضريبية المفروضة على تجارة استيراد التمور فبلغت (29.346) روبية هندية.

وتراجعت القيمة الإجمالية لواردات البضائع إلى ميناء البحرين في سنة (1923-1924) بسبب عودة الركود في سوق اللؤلؤ، فبلغت زهاء (25.675.290) روبية هندية[235] مسجلة انخفاضًا بنسبة (30%). وتراجعت قيمة واردات التمور بنسبة (9%) حيث بلغت (532.800) روبية هندية. وجاءت أكثر الواردات من موانئ الساحل العربي بقيمة (474.615) روبية هندية وتلتها البصرة بقيمة (48.135) روبية هندية، فيما ورّدت فارس تمورًا بقيمة (10.050) روبية هندية[236]. وبلغت نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية لواردات البحرين (2%).

واستمرت العوائد الضريبة على التمور المستوردة في تراجعها حيث بلغت قيمتها (26.640) روبية هندية. وعادت القيمة الإجمالية لواردات البضائع إلى ميناء البحرين في سنة (1924-1925) إلى الارتفاع فبلغت (27.270.180) روبية هندية[237] ولكن قيمة واردات التمور في تلك السنة انخفضت بنسبة (25%) فبلغت (401.055) روبية هندية. وجاءت أكثر الواردات من موانئ الساحل العربي التي ورّدت ما قيمته (322.215) روبية هندية، تلتها واردات البصرة بقيمة (58.215) روبية هندية، فيما ورّدت فارس ما قيمته (20.625) روبية هندية[238]. وبلغت نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية لواردات البحرين تلك السنة أكثر من (1%). واستمرت قيمة عوائد الضريبة المفروضة على تجارة استيراد التمور في تراجعها فبلغت (20.053) روبية هندية.

وواصلت القيمة الإجمالية لواردات البضائع إلى ميناء البحرين انخفاضها بنسبة (11%) في سنة (1925-1926) إذ بلغت قيمتها (24.328.035) روبية هندية[239]. ولكن قيمة واردات التمور قفزت بنسبة غير مسبوقة خلال فترة البحث فبلغت (155%) حيث وصلت قيمتها إلى (1.021.560) روبية هندية، محققة ارتفاعًا كبيرًا بلغ (623.505) روبية هندية عن مثيلتها في السنة السابقة وهذه هي القيمة الأعلى المسجلة منذ عام (1914)[240]. وقد جاءت هذه الزيادة الكبيرة من موانئ الساحل العربي التي ورّدت لوحدها ما قيمته (749.550) روبية هندية وهي أعلى قيمة للواردات سجلتها موانئ الساحل العربي منذ بداية فترة البحث. وقد يكون الأمر مرتبطًا بالحظر الاقتصادي المفروض على الكويت من قبل ابن سعود الذي كان يوجه رعاياه وتجار بلاده إلى التبضع واستخدام ميناء البحرين بدلاً من ميناء الكويت. ووردت فارس للبحرين في تلك السنة تمورًا بقيمة (58.515) روبية هندية. كما ارتفعت قيمة واردات البحرين من تمور البصرة إلى (213.495) روبية هندية[241]. وارتفعت أيضًا نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية لواردات البحرين إلى أكثر من (4%). ونتيجة للقفزة العالية التي سجلتها قيمة واردات التمور تلك السنة قفزت معها عوائد الضريبة على مستوردات التمور إلى (51.078) روبية هندية.

ووصلت القيمة الإجمالية لواردات البضائع إلى ميناء البحرين في سنة (1926-1927) زهاء (28.463.265) روبية هندية[242] مرتفعة بنسبة (17%) وقد أثر انتعاش سوق اللؤلؤ في إقبال السكان على شراء المواد الغذائية، الأمر الذي أدى إلى ارتفاع قيمة الواردات بشكل عام في سنة (1927)[243]. ولكن قيمة واردات التمور تراجعت بنسبة (4%) فبلغت قيمتها (978.420) روبية

هندية بعد الارتفاع الحاد في قيمتها السنة السابقة[244]. وكانت أكثر واردات التمور من موانئ الساحل العربي التي ورّدت ما قيمته (782.370) روبية هندية تقريبًا. ووردت البصرة ما قيمته (159.375) روبية هندية، فيما ورّدت فارس ما قيمته (36.675) روبية هندية[245]. وبلغت نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية للسلع الواردة إلى البحرين تلك السنة أكثر من (3%). وتراجعت أيضًا عوائد الضريبة المفروضة على تجارة استيراد التمور فبلغت (48.921) روبية هندية في تلك السنة.

وارتفعت القيمة الإجمالية لواردات البضائع إلى ميناء البحرين في سنة (1927-1928) بنسبة (7%) ووصلت إلى (30.437.715) روبية هندية[246]. وذلك بسبب تحسن سوق اللؤلؤ التي سُجلت زيادة في محصولها بلغت حوالي (20%) عما كانت عليه في السنة السابقة، الأمر الذي وفر سيولة جيدة لسكان البحرين مكنتهم من استيراد السلع الاستهلاكية[247]. ولكن قيمة واردات التمور استمرت في انخفاضها فسجلت نسبة (15%) حيث بلغت قيمتها (828.195) روبية هندية[248]. بسبب الركود التجاري في سوق التمور تلك السنة الذي تراجعت معه وارداته بواسطة السفن المحلية[249]. واستمرت موانئ الساحل العربي موردًا أول للتمور إلى البحرين حيث بلغت قيمة وارداتها (631.215) روبية هندية وتلتها البصرة التي ورّدت ما قيمته (167.355) روبية هندية، فيما ورّدت فارس ما قيمته(29.625) روبية هندية[250]. وبلغت نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية للواردات تقريبًا (3%). ونتيجة لتراجع قيمة التمور المستوردة تراجعت أيضًا عوائد الضريبة المفروضة على تجارة استيراد التمور إلى (41.410) روبية هندية في تلك السنة.

واصلت القيمة الإجمالية لواردات البضائع إلى ميناء البحرين ارتفاعها في سنة (1928-1929) حيث بلغت (31.749.240) روبية هندية[251]. وسجلت بذلك ارتفاعًا بنسبة (4%) فيما استمرت قيمة واردات التمور في انخفاضها للسنة الثالثة على التوالي مسجلة نسبة انخفاض كبيرة بلغت (46%) فوصلت قيمتها إلى (445.050) روبية هندية. وجاءت أغلب الواردات من موانئ الساحل العربي التي ورّدت في تلك السنة بقيمة (313.155) روبية هندية، تلتها البصرة بقيمة (120.525) روبية هندية، فيما ورّدت فارس تمورًا بقيمة (11.370) روبية هندية[252]. وبلغت نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية الواردة إلى الميناء حوالي (1%). كما سجلت قيمة العوائد الضريبة المفروضة على تجارة استيراد التمور تراجعا ملحوظًا إذ بلغت (22.253) روبية هندية.

وشهدت قيمة واردات البضائع الإجمالية إلى ميناء البحرين انخفاضًا خلال سنة (1929-1930)، وذلك بسبب اضطراب الأحوال الأمنية داخل شبه الجزيرة العربية بعد تمرد الإخوان في نجد ضد ابن سعود[253]. وبسبب ركود سوق اللؤلؤ إذ ترك الركود الاقتصادي الذي أصاب الوول ستريت في نيويورك آثارًا سيئة على تجارة اللؤلؤ في البحرين فعلى الرغم من أن محصول اللؤلؤ في تلك السنة كان جيدًا إلا أن التجار لم يستطيعوا بيعه[254] ولذا انخفضت قيمة الواردات بنسبة بلغت (9%) وبلغت زهاء (28.960.380) روبية هندية[255]. ولكن تلك الآثار السيئة لم تحل دون ارتفاع قيمة واردات التمور إلى البحرين التي بلغت (471.975) روبية هندية[256] مسجلة ارتفاعًا بنسبة (6%). وجاءت أكثر الواردات من موانئ الساحل العربي التي ورّدت ما قيمته (397.050) روبية هندية، وتلتها البصرة التي ورّدت إلى البحرين تمورًا بقيمة (69.405) روبية هندية، فيما ورّدت فارس تمورًا بقيمة (5.520) روبية هندية[257]. وبلغت نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية أقل من (2%). وارتفعت أيضًا عوائد الضريبة المفروضة على تجارة استيراد التمور إلى (23.599) روبية هندية.

واستمرت القيمة الإجمالية لواردات ميناء البحرين في الانخفاض بصورة حادة بلغت نسبتها (44%) في سنة (1930-1931) فانحدرت إلى (16.312.860) روبية هندية، وذلك الانخفاض جاء متزامنًا مع الانخفاض العام في قيمة السلع بسبب ندرة الأموال من جهة، وبسبب ركود سوق اللؤلؤ من جهة أخرى[258] كذلك لم تكن الأوضاع الأمنية مواتية في البحرين إذ حدث إضراب في المنامة والمحرق وحدثت خلاله الكثير من الأحداث التي أضرت بالأمن العام في تلك السنة[259]. وعلى الرغم من سوء تلك الأوضاع نجد أن قيمة واردات التمور في تلك السنة قد ارتفعت بنسبة بلغت (7%) فوصلت قيمتها إلى (504.330) روبية هندية[260]. وجاءت أكثر واردات البحرين من التمور من موانئ الساحل العربي[261] فاستوردت ما قيمته (142.860) روبية هندية. وجاءت الواردات الأكثر في تلك السنة من العراق إذ بلغت قيمتها (361.215) روبية هندية. ومن فارس استوردت بقيمة (255) روبية هندية وهي قيمة منخفضة عن العام السابق بزهاء (5.280) روبية هندية[262]. وارتفعت أيضًا نسبة قيمة واردات التمور من قيمة الواردات الإجمالية للبحرين إلى (3%). وبلغت قيمة العوائد الضريبية لتجارة استيراد التمور حوالي (25.217) روبية هندية في تلك السنة.

وواصلت القيمة الإجمالية لواردات البضائع إلى ميناء البحرين انخفاضها في سنة (1931-1932) فبلغت (12.327.360) روبية هندية. مسجلة انخفاضًا بنسبة (24%) حيث تأثرت السوق البحرينية بسعي اليابان لتسويق إنتاجها من اللؤلؤ المستزرع[263]. كذلك تأثرت بالاضطرابات العنيفة في البحرين من قبل الغواصين[264]. ويبدو أن هذا الاضطراب العام أصاب تجارة استيراد التمور أيضًا؛ إذ انخفضت قيمة الواردات منها إلى (366.315) روبية هندية بنسبة انخفاض مقدارها (27%). وكانت أكثر الواردات من التمور قد جاءت من موانئ العراق بقيمة (210.915) روبية هندية، تلتها واردات موانئ الساحل العربي بقيمة (140.220) روبية هندية، ثم واردات فارس بقيمة (15.180) روبية هندية[265]. فيما بلغت نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية أقل من (3%). وتراجعت أيضًا عوائد الضريبة المفروضة على تجارة استيراد التمور إلى (18.316) روبية هندية في تلك السنة.

وواصلت القيمة الإجمالية لواردات البضائع إلى ميناء البحرين انخفاضها للسنة الرابعة على التوالي في سنة (1932-1933) مسجلة انخفاضًا بقيمة (21%) فبلغت قيمتها زهاء (9.772.360) روبية هندية. وذلك بسبب ركود سوق اللؤلؤ جراء منافسة اللؤلؤ الياباني[266]. وعلى العكس من انخفاض القيمة الإجمالية لواردات البضائع المختلفة إلى البحرين في تلك السنة حدث ارتفاع في قيمة واردات التمور بنسبة (13%) إذ بلغت قيمتها (319.430) روبية هندية[267]. وجاءت أكثر الواردات من موانئ الساحل العربي التي ورّدت تمورًا بقيمة (186.370) روبية هندية، منها تمور مجففة بلغت كميتها (1.439) طنًا.[268] تلتها واردات البصرة بقيمة (131.550) روبية هندية، فيما انخفضت واردت التمور من فارس إلى (1.510) روبية هندية[269]. وبلغت نسبة قيمة واردات التمور إلى القيمة الإجمالية أكثر من (3%). ووصلت قيمة عوائد الضريبة المفروضة على تجارة استيراد التمور إلى (15.972) روبية هندية.

وانخفضت القيمة الإجمالية لواردات البضائع إلى ميناء البحرين مجددا في سنة (1933-1934) فبلغت (92.75040) روبية هندية[270]. إلا أن قيمة واردات التمور ارتفعت ارتفاعًا كبيرًا بنسبة (34%) فبلغت (429.120) روبية هندية. وقد جاءت أكثر تلك الواردات من موانئ الساحل العربي بقيمة (317.150) روبية هندية وبكمية (743) طنًا من التمور المجففة، وتلتها الواردات من العراق التي كانت بقيمة (107.730) روبية هندية، فيما بلغت واردات التمور من فارس (4.240)

روبية هندية[271]. وبلغت نسبة قيمة واردات التمور إلى القيمة الإجمالية لواردات البحرين تلك السنة تقريبًا (5%). وارتفعت عوائد الضريبة المفروضة على تجارة استيراد التمور فبلغت (21.456) روبية هندية.

وعلى الرغم من التحسن النسبي في قيمة واردات البضائع الإجمالية إلى ميناء البحرين في سنة (1934-1935) حيث ارتفعت إلى (9.399.790) روبية هندية إلا أن هذا الارتفاع لا يدل على زوال الركود الذي كان العالم يعاني منه، كما أن سوق اللؤلؤ ظل ضعيفًا[272]. ولذا انخفضت قيمة واردات التمور إلى البحرين بنسبة (21%) فبلغت (337.420) روبية هندية. وجاءت تلك الواردات من موانئ الساحل العربي بقيمة (259.010) روبية هندية، وبكمية (999) طنًا من التمور المجففة، ثم من العراق بقيمة (78.410) روبية هندية[273]. وبلغت نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية أقل من (4%). وتراجعت عوائد الضريبة المفروضة على تجارة استيراد التمور إلى (16.871) روبية هندية.

وواصلت قيمة واردات البضائع الإجمالية إلى ميناء البحرين في سنة (1935-1936) تحسنها للسنة الثانية على التوالي حيث بلغت زهاء (13.302.010) روبية هندية[274]. مسجلة بذلك ارتفاعًا بنسبة (42%). وارتفعت قيمة واردات التمور بنسبة طفيفة بلغت (1%) فبلغت قيمتها (339.630) روبية هندية. وفي تلك السنة كانت واردات التمور المجففة من الساحل العربي بقيمة (252.450) روبية هندية وبكمية (1.035) طنًا، وتلتها تمور العراق كانت بقيمة (87.180) روبية هندية[275]. وبلغت نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية لواردات البحرين تلك السنة أقل من (3%). وبلغت قيمة العائد الضريبي على التمور المستوردة حوالي (16.982) روبية هندية.

وارتفعت قيمة الواردات الإجمالية في سنة (1936-1937) بنسبة (26%) فبلغت (16.707.250) روبية هندية على الرغم من استمرار تأثر البحرين بالركود التجاري العالمي وعدم تحسن سوق اللؤلؤ[276]. وانخفضت قيمة واردات التمور في تلك السنة انخفاضًا كبيرًا بنسبة (21%) فبلغت (267.310) روبية هندية. وأغلب الواردات جاءت من موانئ الساحل العربي التي ورّدت ما قيمته (216.660) روبية هندية وكميته (864) طنًا من التمور المجففة وتلتها واردات العراق بقيمة (49.770) روبية هندية، ثم واردات بلاد فارس بقيمة (880) روبية هندية فقط[277].

وتراجعت نسبة قيمة الواردات من القيمة الإجمالية لواردات البحرين تلك السنة إلى (2%).وتراجعت أيضًا قيمة عوائد الضريبة على التمور المستوردة إلى (13.366) روبية هندية.

وتحسنت سوق اللؤلؤ بعض الشيء في سنة (1937-1938) وترتب على ذلك ارتفاع قيمة الواردات الإجمالية للبضائع إلى ميناء البحرين فبلغت (20.920.260) روبية هندية تقريبًا[278]. مسجلة ارتفاعًا بنسبة (25%) الأمر الذي انعكس إيجابًا على استيراد التمور إذ ازدادت قيمة وارداتها بنسبة (47%) فبلغت (391.960) روبية هندية. وجاءت تلك الواردات من موانئ الساحل العربي التي ورّدت ما قيمته (231.740) روبية هندية وكميته (999) طنًا من التمور المجففة. ثم من العراق بقيمة (152.980) روبية هندية، وتلتها فارس بقيمة (7.240) روبية هندية[279]. وبلغت نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية لواردات البحرين حوالي (2%). وارتفعت عوائد الضريبة المفروضة على تجارة استيراد التمور إلى (19.598) روبية هندية في تلك السنة.

وواصلت قيمة واردات البضائع الإجمالية إلى ميناء البحرين الارتفاع خلال سنة (1938-1939) فبلغت (27.326.230) روبية هندية[280] مرتفعة بنسبة (31%). إلا أن قيمة واردات التمور انخفضت في تلك السنة بنسبة (33%) حيث بلغت (261.820) روبية هندية. وجاءت تلك التمور من موانئ الساحل العربي بقيمة (217.540) روبية هندية وبكمية (1.781) طنًا، ثم واردات من العراق بقيمة (44.000) روبية هندية، وأخيرًا من فارس التي ورّدت ما قيمته (280) روبية هندية[281]. وبلغت نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية لواردات البحرين أقل من (1%). وانخفض العائد الضريبي على التمور المستوردة إلى (13.091) روبية هندية.

وعاودت القيمة الإجمالية لواردات البضائع إلى البحرين انخفاضها في سنة (1939-1940) فبلغت (22.159.030) روبية هندية[282]، متدنية بنسبة (19%). وانخفضت قيمة واردات التمور أيضًا بنسبة طفيفة بلغت (2%) فسجلت قيمتها (256.640) روبية هندية. وفي تلك السنة انخفضت قيمة واردات التمور من الساحل العربي بصورة كبيرة حيث بلغت (192.240) روبية هندية فقط وانخفضت أيضًا كميتها فبلغت (1.223) طنًا. واستوردت تمور من العراق بقيمة (64.400) روبية هندية[283]. وبلغت نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية لواردات البحرين بتلك السنة (1%). وبلغت عوائد الضريبة المفروضة على تجارة استيراد التمور في تلك السنة زهاء (12.832) روبية هندية.

ويظهر مما مر أن تجارة استيراد التمور تأثرت بالأوضاع العامة التي مرت بها البحرين. ويتبين من استعراض قيمة وارداتها ومقدار ما حصلته من عائدات ضريبية أنها كانت نشاطًا اقتصاديًا هامًا للبلد. وقد كان الهدف الأول من استيراد التمور هو إعادة تصديرها فقط وليس للاستهلاك المحلي. فقد ذكر الوكيل السياسي البريطاني في البحرين الميجر «آي.إيه.ديلي Major I.E.Daily» عند إعداده البرنامج الإصلاحي الذي قدمه بعد تجريد الشيخ عيسى بن حمد بن سلمان آل خليفة من السلطة الفعلية في سنة (1923) أن سكان البحرين «يعتمدون في معيشتهم على التمر الذي لا يستورد منه شيء بل ينتج محليًا»[284].

جدول (7) واردات التمور إلى ميناء البحرين خلال (1914-1939)

السنة	القيمة الإجمالية لواردات السلع المختلفة بالروبية الهندية	النسبة المئوية للزيادة أو النقص مقارنة بالسنة الماضية %	القيمة الإجمالية لواردات التمور بالروبية الهندية	النسبة المئوية للزيادة أو النقص مقارنة بالسنة الماضية %	النسبة المئوية لقيمة واردات التمور من القيمة إجمالية للواردات (%)	العوائد الضريبية لتجارة استيراد التمور (5%)	موانئ البلدان الموردة للتمور إلى ميناء البحرين	القيمة واردات التمور لك ميناء	كمية التمور المستوردة من كل ميناء بالطن	الكمية الإجمالية للتمور المستوردة بالطن	النسبة المئوية للزيادة أو النقص مقارنة بالسنة الماضية %	معدل سعر الطن	النسبة المئوية للزيادة أو النقص مقارنة بالسنة الماضية
1914	11،376،270	-	148،140	-	1،3	7،407	الساحل العربي العراق فارس	138،165 9،570 405	863 60 3	926	-	160	-
1915	17،591،460	55+	419،610	+ 183	2،3	20،981	الساحل العربي العراق فارس	260،340 156،870 2،400	1،385 970 10	2،365	155+	177	11+
1916	22،946،370	30+	269،970	- 36	1،1	13،499	الساحل العربي العراق فارس	254،460 9،930 5،580	1،237 427 31	1،695	28-	159	10-
1917	24،105،735	5+	279،870	+ 4	1،1	13،994	الساحل العربي العراق فارس	265،035 13،185 1،650	1،067 85 7	1،159	32-	241	52+
1918	20،250،900	16-	598،875	+ 114	3	29،944	الساحل العربي العراق فارس	573،135 11،640 14،100	2،049 41 49	2،139	86+	280	16+
1919	21،216،345	5+	569،535	- 5	2،6	28،477	الساحل العربي العراق فارس	469،110 78،270 22،155	2،472 336 78	2،886	35+	197	30-
1920	18،764،895	12-	324،405	- 43	1،7	16،220	الساحل المتصالح العراق فارس	286،455 36،450 1،500	1،694 112 11	1،817	37-	179	9-
1921	21،790،335	16+	650،490	+ 101	3	32،525	الساحل العربي العراق فارس	320،070 280،140 50،280	-	-	-	-	-
1922	36،818،565	69+	586،920	- 10	1،5	29،346	الساحل العربي العراق فارس	465،480 80،085 41،355	-	-	-	-	-
1923	25،675،290	30-	532،800	- 9	2	26،640	الساحل العربي العراق فارس	474،615 48،135 10،050	-	-	-	-	-
1924	27،270،180	6+	401،055	- 25	1،4	20،053	الساحل العربي العراق فارس	322،215 58،215 20،625	-	-	-	-	-
1925	24،328،035	11-	1،021،560	+ 155	4،1	51،078	الساحل العربي العراق فارس	749،550 213،495 58،515	-	-	-	-	-

1926	28،463،265	17+	978،420	- 4	3,4	48،921	الساحل العربي العراق فارس	782،370 159،375 36،675	-	-	-	-	-
1927	30،437،715	7+	828،195	-15	2,7	41،410	الساحل العربي العراق فارس	631،215 167،355 29،625	-	-	-	-	-
1928	31،749،240	4+	445،050	-46	1,4	22،253	الساحل العربي العراق فارس	313،155 120،525 11،370	-	-	-	-	-
1929	28،960،380	9-	471،975	+ 6	1,6	23،599	الساحل العربي العراق فارس	397،050 69،405 5،520	-	-	-	-	-
1930	16،312،860	44-	504،330	+ 7	3	25،217	الساحل العربي العراق فارس	142،860 361،215 255	-	-	-	-	-
1931	12،327،360	24-	366،315	- 27	3	18،316	الساحل العربي العراق فارس	140،220 210،915 15،180	-	-	-	-	-
1932	9،772،360	21-	319،430	+ 13	3,2	15،972	الساحل العربي العراق فارس	186،370 131،550 1،510	-	-	-	-	-
1933	9،275،040	5-	429،120	+ 34	4,6	21،456	الساحل العربي العراق فارس	317،150 107،730 4،240	-	-	-	-	-
1934	9،399،790	1+	337،420	- 21	3,5	16،871	الساحل العربي العراق	259،010 78،410	-	-	-	-	-
1935	13،302،010	42+	339،630	+ 1	2,5	16،982	الساحل العربي العراق	252،450 87،180	-	-	-	-	-
1936	16،707،250	26+	267،310	- 21	1,5	13،366	الساحل العربي العراق فارس	216،660 49،770 880	-	-	-	-	-
1937	20،920،260	25+	391،960	+ 47	1,8	19،598	الساحل العربي العراق فارس	231،740 152،980 7،240	-	-	-	-	-
1938	27،326،230	31+	261،820	-33	0,9	13،091	الساحل العربي العراق فارس	217،540 44،000 280	-	-	-	-	-
1939	22،159،030	19-	256،640	- 2	1,1	12،832	الساحل العربي العراق	192،240 64،400	-	-	-	-	-

قامت الباحثة بجمع مادة الجدول من السجل التجاري للبحرين للسنوات من Trade Reports Bahrain (1914-1940),vol 1 and vol 2 ،ثم استخرجت العوائد الضريبية والنسب الظاهرة في الجدول

يتبين من الجدول (7) عدة أمور مهمة منها:

- أن التمور ظلت سلعة ثابتة على جدول واردات البحرين طوال فترة البحث من (1914-1939).

- تأثر علاقة تجارة التمور بالأوضاع السياسية والأمنية والاقتصادية التي حدثت خلال فترة البحث فقد انخفضت قيمة واردات التمور خلال سنوات الحرب العالمية الأولى (1914-1918) فلم تزد نسبة قيمة واردات التمور من القيمة الإجمالية لمختلف البضائع الواردة إلى ميناء البحرين عن (2%). وارتفعت النسبة إلى الضعف تقريبًا بعد انتهاء الحرب العالمية الأولى في سنة (1918-1919).

- تعاملت البحرين في مجال تجارة استيراد التمور مع ثلاثة بلدان بصورة مستمرة خلال فترة البحث وهي موانئ الساحل العربي، والعراق وفارس، فكانت تستورد منها التمور وتعمل على إعادة تصديرها للبلدان الأخرى.

- تأثرت عمليات استيراد التمور بالأوضاع السياسية والأمنية في بلدان المنشأ كما يتضح من تتبع قيمة وارداتها خلال فترة البحث.

المبحث الثالث: واردات التمور إلى الساحل المتصالح بين عامي (1914-1939)

امتهن أهل الساحل المتصالح التجارة منذ القدم، معتمدين على ما توفر لديهم من سلع يتاجرون بها والتي كان أهمها اللؤلؤ والتمور، فقد كانوا يستوردون التمور من البصرة والقطيف وميناو[285] ومن ساحل الباطنة فيأخذون حاجتهم منها للاستهلاك المحلي وتزويد سفن الغوص، والباقي يقومون بإعادة تصديره[286]. واشتهرت عدة موانئ على الساحل المتصالح بكونها مراكز تجارية مهمة مثل ميناءي الشارقة ودبي منذ أواخر القرن التاسع عشر وخلال العقود الستة الأولى من القرن العشرين[287]. وكانت في دبي سوقًا كبيرة لتجارة التمور، فقد كانت تصل إليها العديد من السفن الشراعية التي تتراوح حمولتها بين ألفين وألفين وخمسمئة (2000-2500) طنًا محملة بالتمور ليباع جزء كبير منها للاستهلاك والباقي يعاد تصديره. وكان ميناء عجمان كذلك من الموانئ المهمة على الساحل المتصالح حيث كانت تصله السفن التجارية من البصرة وإيران والبحرين وهي محملة بالتمور وأنواع أخرى من المواد الغذائية[288].

وقد تأثرت التجارة في موانئ الساحل المتصالح بالأوضاع السياسية العامة[289]. حيث عانت من آثار الحرب العالمية الأولى التي نشبت في سنة 1914 وأثرت سلبًا على قطاعات مختلفة منها وسائل النقل. فقد وظفت السلطات البريطانية بواخر شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية لخدمة المجهود الحربي مما أثر على النشاط التجاري العام في ميناء دبي[290]، وأضر بتجارة استيراد التمور أيضًا. فلم تسجل الدوائر الجمركية لكل من الكويت وبوشهر أية صادرات لموانئ الساحل المتصالح خلال سنة (1914-1915). وسجلت دائرة الجمارك البحرينية فقط صادرات بسيطة لموانئ الساحل لم تتعد قيمتها (345) روبية هندية وكميتها «طُنين» فقط من التمر، أي أن سعر

الطن الواحد منها كان (173) روبية هندية[291]. ولا يعني هذا بالضرورة عدم استيراد موانئ الساحل المتصالح في تلك السنة تمورًا من تلك الموانئ أو من موانئ أخرى. فمن المحتمل أنها استوردت تمورًا بسفن شراعية لم تُسجل حمولاتها في الدوائر الجمركية.

وفي سنة (1915-1916) حدث انتعاش لاقتصاد الساحل المتصالح بعض الشيء، ولكن ذلك الانتعاش لم يشمل تجارة استيراد التمور فيما يبدو، إذ لم تُسجل صادرات خلال تلك السنة إليها في السجلات التجارية لكل من الكويت وبوشهر والبحرين. ولعل السبب عائد إلى قيام شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية بسحب بواخرها من الخدمة في الخليج من جهة، ولإغلاق شط العرب من جهة أخرى لظروف الحرب[292].

وانتعشت تجارة اللؤلؤ في سنة (1916-1917) وهي التجارة التي توفر مداخيل نقدية لسكان إمارات الساحل المتصالح تمكنهم من المتاجرة مع الأقطار الأخرى[293] وفي تلك السنة سجلت الدائرة الجمركية في ميناء بوشهر صادرات تمور إلى موانئ الساحل المتصالح بقيمة (1.785) روبية هندية وبكمية (12) طنًا[294] وبذا بلغ سعر الطن (149) روبية هندية. ولم تسجل البحرين تلك السنة أية صادرات تمور للساحل لأنها عانت من أثر المواجهات بين ابن سعود وقبيلة العجمان والتي أدت إلى اضطراب الأمن على الطرق الخارجية وقلة التمور الواردة إليها من الإحساء[295]. وخلت الكشوف الجمركية للموانئ الموردة للتمور إلى موانئ الساحل المتصالح في سنة (1917-1918) من تسجيل أية صادرات تمور منها.

وفي سنة (1918-1919) سُجلت صادرات تمور إلى موانئ الساحل المتصالح من ميناءي البحرين وبو شهر. بلغت قيمتها (68.475) روبية هندية وكميتها (274) طنًا، وبمعدل سعر للطن الواحد بلغ (250) روبية هندية. وكانت حصة البحرين منها ما قيمته (67.590) روبية هندية وكميته (269) طنًا، وبسعر للطن الواحد بلغ (251) روبية هندية[296]. وكانت حصة ميناء بوشهر (885) روبية هندية لكمية بلغت (5) أطنان، وبذا بلغ سعر الطن منها (177) روبية هندية[297]. وقد يكون الفارق من سعر طن تمور البحرين وبوشهر عائدًا إلى نوعية التمر. وقد يرجع عدم تسجيل الدائرة الجمركية أية صادرات من الكويت إلى موانئ الساحل العربي في تلك السنة إلى الرقابة الشديدة التي فرضتها بريطانيا على تجارة واردات الكويت وصادراتها تنفيذًا لخطة استراتيجية رسمت ضد القوات العثمانية في الشام والعراق لدفع الدولة العثمانية إلى الاستسلام[298].

وشهدت سنة (1919-1920) ارتفاعًا في قيمة واردات التمور من البحرين بنسبة (3%) حيث بلغت (69.540) روبية هندية وذلك على الرغم من انخفاض كميتها بنسبة (9%) حيث لم تتعد (244) طنًا مقارنة بالسنة التي سبقتها. وترتب على قلة الكمية المستوردة من التمور البحرينية ارتفاع سعر الطن الواحد منها بنسبة (14%) مسجلاً زيادة في سعر الطن الواحد الذي غدا (285) روبية هندية في تلك السنة[299].

وأصبحت موانئ الساحل المتصالح ضمن قائمة الموانئ المستوردة للتمور من الكويت بدءًا من سنة (1920-1921) واستمرت إلى نهاية فترة البحث. ففي تلك السنة تحديدًا تعددت الوجهات التجارية للسفن الكويتية وتطور فيها النقل البحري التجاري فازدادت أعداد السفن التجارية إلى ما يقارب المئة والخمسين سفينة[300]. ولا يعني هذا بالضرورة عدم تصدير الكويت للتمور إلى موانئ الساحل قبل تلك السنة إذ يحتمل حدوث التصدير دون تسجيله في القيود الرسمية. وشهدت تلك السنة ارتفاعًا في قيمة التمور الإجمالية المستوردة للساحل حيث بلغت (93.945) روبية هندية مسجلة ارتفاعًا بنسبة (35%). وقفزت كمية الواردات أيضًا بنسبة كبيرة بلغت (245%) حيث سجلت (843) طنًا مما أدى إلى انخفاض معدل سعر الطن منها إلى (111) روبية هندية منخفضًا بنسبة (61%). وجاءت تلك المستوردات من ميناء الكويت بوساطة السفن الشراعية بقيمة (89.535) روبية هندية وبكمية (833) طنًا[301] وبسعر (107) روبية هندية للطن الواحد. وفي تلك السنة انخفضت قيمة صادرات التمور من ميناء البحرين إلى موانئ الساحل المتصالح بنسبة بلغت (94%) حيث بلغت (4.410) روبية هندية كذلك انخفضت نسبة كمية التمور المستوردة منها بنسبة حوالي (94%) إذ بلغت (10) أطنان فقط[302]. ولذا ارتفع سعر الطن الواحد فبلغ (441) روبية هندية[303].

وواصلت القيمة الإجمالية للتمور الواردة للساحل ارتفاعها خلال سنة (1921-1922) فبلغت (313.470) روبية هندية مسجلة ارتفاعًا بنسبة كبيرة جدًا بلغت (234%). وجاءت أكثر الواردات من ميناء الكويت الذي صدر لموانئ الساحل المتصالح ما قيمته (224.760) روبية هندية مسجلة ارتفاعًا بنسبة (151%) وارتفعت كميتها بنسبة (181%) حيث بلغت (2.339) طنًا وبلغ سعر الطن المستورد من الكويت (96) روبية هندية مسجلاً انخفاضًا بنسبة (10%) عما كان عليه

في السنة المنصرمة[304]. كذلك شهدت تلك السنة قفزة في قيمة واردات التمور من ميناء البحرين حيث بلغت قيمتها (88.710) روبية هندية بارتفاع بلغت نسبته (1.912%)[305].

وشهدت السنة التي تلتها وهي (1922-1923) انخفاضًا في قيمة واردات التمور إلى موانئ الساحل المتصالح بنسبة (64%) فلم تزد عن (111.765) روبية هندية. وذلك بسبب انخفاض الواردات من ميناءي الكويت والبحرين معًا في تلك السنة، فقد بلغت قيمة الواردات من الكويت (109.845) روبية هندية منخفضة عن قيمة واردات السنة السابقة بنسبة (51%)، رغم أن كمية التمور الواردة منها ارتفعت إلى (2.507) طنًا[306]. مما نتج عنه انخفاض في سعر الطن الوارد منها إلى (44) روبية هندية، ومن المحتمل أن انخفاض سعر الطن عائد إلى نوعيته وليس لزيادة المعروض من التمور إذ إن نسبة الزيادة في كميتها لم تزد عن (7%) عند مقارنتها بكمية السنة السابقة. وبلغت قيمة واردات التمور من البحرين في تلك السنة قرابة (1.920) روبية هندية[307]. منخفضة عن قيمة مثيلتها في السنة السابقة بنسبة (98%).

واستمرت القيمة الإجمالية لواردات التمور في انخفاضها خلال سنة (1923-1924) حيث بلغت (99.600) روبية هندية، بانخفاض نسبته (11%). وذلك بسبب انخفاض الواردات من ميناء الكويت في تلك السنة والتي بلغت قيمتها (75.450) روبية هندية مسجلة انخفاضًا بنسبة (31%) عن مثيلتها في السنة الماضية صاحبه انخفاض في الكمية أيضًا بنسبة (9%) إذ بلغت (2.282) طنًا[308]. وبلغ سعر الطن (33) روبية هندية منخفضًا بنسبة (25%). وربما يعود سبب انخفاض قيمة وكمية صادرات الكويت في تلك السنة إلى معاناة الكويت من أثر القطيعة التجارية بينها وبين نجد والتي كان من نتائجها السيئة انخفاض عدد السفن التجارية والعمال المشتغلين بالتجارة في الكويت[309]. وقابل انخفاض الوارد من تمور الكويت ارتفاعًا كبيرًا في واردات التمور من البحرين حيث بلغت قيمتها (24.150) روبية هندية مسجلة ارتفاعًا كبيرًا نسبته (1.158%)[310].

وعادت القيمة الإجمالية لواردات التمور إلى الساحل للارتفاع في سنة (1924-1925) بنسبة كبيرة بلغت (91%) إذ وصلت إلى (190.605) روبية هندية. وجاءت تلك الواردات من ميناء الكويت بقيمة (126.015) روبية هندية، مسجلة بذلك ارتفاعًا بنسبة (67%) قابله انخفاض في كمية الواردات بنسبة (16%) حيث بلغت (1.909) طنًا[311]. مما نتج عنه ارتفاع في سعر الطن الواحد منها إلى (66) روبية هندية مسجلاً ارتفاعًا بنسبة (100%). وارتفعت أيضًا قيمة واردات

التمور من البحرين إلى (64.590) روبية هندية بنسبة ارتفاع بلغت (167%) وهي نسبة كبيرة جدًا[312].

وشهدت قيمة واردات التمور الإجمالية إلى الساحل انخفاضًا جديدًا خلال سنة (1925-1926) حيث بلغت (174.315) روبية هندية مسجلة انخفاضًا بنسبة (9%).وذلك بسبب انخفاض قيمة وكمية الواردات من ميناء الكويت في تلك السنة، إذ انخفضت قيمة الواردات منها بنسبة بلغت (17%) وسجلت (104.295) روبية هندية، وانحدرت كميتها إلى (914) طنًا[313] بنسبة انخفاض (52%) الأمر الذي نتج عنه ارتفاع سعر الطن منها إلى (111) روبية هندية بزيادة نسبتها (68%). وعلى العكس من ذلك فقد ارتفعت قيمة واردات التمور من البحرين كما سجلتها دائرة الجمارك البحرينية بنسبة (8%)، إذ بلغت قيمتها (70.020) روبية هندية[314].

وارتفعت قيمة واردات التمور الإجمالية إلى الساحل المتصالح بنسبة بسيطة بلغت (1%) خلال سنة (1926-1927) حيث بلغت (175.830) روبية هندية، وذلك بسبب ارتفاع قيمة واردات التمور من البحرين التي بلغت (130.755) روبية هندية[315] مسجلة ارتفاعًا كبيرًا بلغت نسبته (87%). إلا أن قيمة واردات التمور من الكويت انخفضت في تلك السنة بنسبة وصلت (57%) إذ لم تزد عن (45.075) روبية هندية، ولم تتجاوز كميتها (829) طنًا مواصلة انخفاضها للسنة الرابعة على التوالي[316]. وانخفض سعر الطن منها وبلغ (54) روبية هندية بانخفاض نسبته (51%).

وشهدت سنة (1927-1928) ارتفاعًا ملحوظًا في قيمة التمور الإجمالية الواردة إلى موانئ الساحل المتصالح حيث بلغت (244.275) روبية هندية بارتفاع بنسبة كبيرة بلغت (39%).وذلك بسبب ارتفاع قيمة وكمية الواردات من ميناء الكويت التي صدرت إليها في تلك السنة تمورًا بقيمة (111.780) روبية هندية بزيادة نسبتها (148%)، وبكمية بلغت (2.154) طنًا مسجلة ارتفاعًا بنسبة (160%) مما نتج عنه انخفاض في سعر الطن الواحد منها فغدا (52) روبية هندية بانخفاض بنسبة (4%)[317]. كذلك ارتفعت قيمة واردات التمور من البحرين بنسبة طفيفة هي (1%) فقط إذ بلغت (132.495) روبية هندية[318].

ووصلت آثار الأزمة الاقتصادية العالمية إلى موانئ الساحل المتصالح في سنة (1928-1929) فانخفضت قيمة واردات التمور الإجمالية في تلك السنة بنسبة كبيرة بلغت (48%) فلم تزد

قيمتها عن (127.590) روبية هندية. وذلك بسبب انخفاض قيمة واردات التمور من الكويت التي بلغت (43.785) روبية هندية وهو انخفاض كبير بلغت نسبته (61%) مقارنة بالسنة السابقة، كما انخفضت كميتها أيضًا فبلغت (689) طنًا[319]. بانخفاض بلغت نسبته (68%). وبذا ارتفع سعر الطن الواحد منها ليصل إلى (64) روبية هندية بارتفاع نسبة (23%). وانخفضت كذلك قيمة واردات التمور من ميناء البحرين فبلغت (83.805) روبية هندية[320]. منخفضة بنسبة بلغت (37%).

وعادت القيمة الإجمالية لواردات التمور إلى الساحل المتصالح إلى الارتفاع في سنة (1929-1930) فبلغت (157.140) روبية هندية بارتفاع نسبته (23%).وجاءت تلك الواردات من ميناء الكويت بقيمة (47.760) روبية هندية وبكمية (546) طنًا بنسبة انخفاض (21%) عن السنة السابقة[321]. ونتيجة لانخفاض الكمية ارتفع سعر الطن الواحد منها بنسبة (36%) حيث بلغ (87) روبية هندية. كذلك ارتفعت قيمة واردات التمور من البحرين بنسبة بلغت (31%) حيث سجلت (109.380) روبية هندية[322].

ولم يكن الوضع الاقتصادي في الساحل سنة (1931) أفضل من السنتين السابقتين، بل تفاقم الأمر أكثر حتى أوشك فقراء إمارات الساحل المتصالح على الوصول إلى حافة المجاعة وعجز التجار و(النواخذة) عن الوفاء بالتزاماتهم[323]. ونتيجة لذلك تقلصت قيمة واردات التمور الإجمالية في سنة (1930-1931)، الأمر الذي أدى إلى انخفاضها إلى (71.250) روبية هندية، إلا أن كميتها ارتفعت بصورة غير مسبوقة فبلغت (3.519) طنًا (545%). ومن المحتمل أن يعود ذلك إلى انتشار حالة الفقر التي عانى منها سكان إمارات الساحل المتصالح وجعلتهم يقبلون على استهلاك المزيد من التمور. وجاءت أكثر الواردات في تلك السنة من ميناء الكويت الذي صدر لموانئ الساحل المتصالح ما قيمته (61.035) روبية هندية بنسبة ارتفاع مقدارها (28%). وارتفعت الكمية كذلك فبلغت (2.035) طنًا بنسبة ارتفاع قدرها (273%)[324]. وانخفض سعر الطن الواحد منها ليصل إلى (30) روبية هندية فقط منخفضًا بنسبة (66%). وقابل ذلك هبوط كبير في قيمة واردات التمور من البحرين حيث لم تزد قيمتها عن (10.215) روبية هندية مسجلة انخفاضًا بنسبة (91%) وكميتها (1.484) طنًا[325].

وواصلت القيمة الإجمالية لواردات التمور للساحل انخفاضها خلال سنة (1931-1932) فبلغت (55.446) روبية هندية بنسبة انخفاض (22%) إلا أن الكمية واصلت ارتفاعها فبلغت

(3.628) طنًا. وكان سبب انخفاض قيمة الواردات هو قلة واردات التمور من ميناء الكويت التي بلغت (44.766) روبية هندية، منخفضة بنسبة (27%) عما كانت عليه في السنة السابقة وذلك على الرغم من ارتفاع كميتها التي بلغت (2.288) طنًا مسجلة ارتفاعًا بنسبة (12%)[326]. ولذا انخفض سعر الطن الواحد منها فبلغ (20) روبية هندية منخفضًا بنسبة (33%)، وبلغت قيمة واردات التمور البحرينية للساحل حوالي (10.680) روبية هندية مرتفعة بنسبة (5%) منها تمور قيمة مجففة كميتها (1.340) طنًا[327].

ولم تشهد سنة (1932-1933) تحسنًا كبيرًا فيما يتعلق بقيمة واردات التمور الإجمالية إلى موانئ الساحل المتصالح إذ انخفضت قيمتها إلى (38.209) روبية هندية مسجلة انخفاضًا كبيرًا بنسبة (31%). وذلك بسبب انخفاض الواردات من ميناءي الكويت والبحرين معًا. إذ بلغت قيمة واردات التمور من الكويت في تلك السنة (28.329) روبية هندية منخفضة عن السنة السابقة بنسبة (37%) وانخفضت كميتها كذلك بصورة كبيرة مسجلة انخفاضًا بنسبة (61%) فبلغت (887) طنًا[328]. ونتج عن ذلك ارتفاع سعر الطن الوارد منها بنسبة كبيرة بلغت (60%) حيث بلغ (32) روبية هندية. كذلك انخفضت قيمة واردات التمور من البحرين بنسبة (7%) حيث بلغت قيمتها (9.880) روبية هندية[329].

وشهدت سنة (1933-1934) قفزة كبيرة في قيمة الواردات الإجمالية للتمور من الكويت والبحرين إلى موانئ الساحل المتصالح إذ عادت إلى الارتفاع بصورة كبيرة بلغت (218%) فسجلت (121.445) روبية هندية. وكان ذلك نتيجة لزيادة الواردات من ميناء الكويت الذي صدر للساحل في تلك السنة تمورًا بقيمة (76.505) روبية هندية بنسبة زيادته (170%) وعلى الرغم من انخفاض كمية الواردات بنسبة (5%) حيث كانت (839) طنًا[330]. وبذا ارتفع سعر الطن الواحد من تلك الواردات فبلغ (91) روبية هندية مسجلاً قفزة كبيرة بلغت نسبتها (184%). وارتفعت قيمة واردات التمور من ميناء البحرين بصورة مذهلة في تلك السنة وبنسبة وصلت إلى (355%) إذ بلغت قيمتها (44.940) روبية هندية[331].

وانخفضت قيمة واردات التمور الإجمالية إلى موانئ الساحل المتصالح خلال سنة (1934-1935) فبلغت (87.692) روبية هندية متدنية بنسبة (28%). وذلك بسبب انخفاض قيمة الواردات من ميناء الكويت حيث بلغت (54.842) روبية هندية، وزادت الكمية عن مثيلتها في السنة

المنصرمة حيث بلغت (1.327) طنًا بنسبة ارتفاع بلغت (58%)[332]. وعاد سعر الطن إلى الانخفاض حيث بلغ (41) روبية هندية مسجلاً نسبة انخفاض بلغت (55%).وعلى العكس من ذلك حدث ارتفاع في قيمة واردات التمور من البحرين حيث بلغت قيمتها (32.850) روبية هندية[333] مرتفعة بنسبة بلغت (27%).

واستمرت القيمة الإجمالية لواردات التمور للساحل في الانخفاض خلال سنة (1934-1935) حيث تراجعت بنسبة (37%) فبلغت (55.109) روبية هندية. وجاءت تلك الواردات من ميناء الكويت بقيمة (40.129) روبية هندية وبكمية (1.612) طنًا[334] مسجلة انخفاضًا في القيمة بنسبة (27%) قابله ارتفاع في الكمية بنسبة (21%). واستمر سعر الطن الواحد في الانخفاض بنسبة بلغت (39%) حيث سجل (25) روبية هندية في تلك السنة. وانخفضت كذلك قيمة واردات التمور من ميناء البحرين فبلغت (14.980) روبية هندية منخفضة بنسبة (54%)[335].

وارتفعت القيمة الإجمالية لواردات التمور للساحل في سنة (1936-1937) ارتفاعًا كبيرًا حيث بلغت(75.785) روبية هندية بنسبة ارتفاع بلغت (38%). وانخفضت واردات التمور من ميناء الكويت بنسبة بلغت (35%) حيث سجلت قيمتها (54.085) روبية هندية وكميتها (1.654) طنًا[336]. ومن الملاحظ أن ارتفاع الكمية جاء بنسبة بسيطة بلغت (3%) فقط. كذلك ارتفع سعر الطن الواحد منها بنسبة (32%) حيث بلغ (33) روبية هندية في تلك السنة. أما قيمة واردات التمور من البحرين فقد ارتفعت بنسبة كبيرة بلغت (45%) حيث سجلت (21.700) روبية هندية[337].

وواصلت القيمة الإجمالية لواردات التمور للساحل ارتفاعها في سنة (1937-1938) حيث بلغت (154.255) روبية هندية مسجلة ارتفاعًا كبيرًا بلغت نسبته (104%). وجاءت أكثر الواردات من ميناء الكويت الذي ورّد لموانئ الساحل في تلك السنة ما قيمته (125.225) روبية هندية بنسبة ارتفعت عن مثيلتها في السنة السابقة فبلغت (132%) وقفزت كمية الواردات بنسبة كبيرة فسجلت (243%) حيث بلغت (5.672) طنًا[338]. ونتيجة لهذا الارتفاع الكبير في الكمية المستوردة انخفض سعر الطن الواحد منها إلى (22) روبية هندية بنسبة انخفاض بلغت (33%).وفي ذات السنة ارتفعت أيضًا قيمة واردات البحرين من التمور بنسبة (34%) حيث بلغت (29.030) روبية هندية[339].

وشهدت سنة (1938-1939) انخفاضًا في القيمة الإجمالية لواردات التمور للساحل حيث بلغت قيمتها (87.393) روبية هندية مسجلة انخفاضًا عن السنة السابقة بنسبة (43%).وذلك بسبب انخفاض قيمة الواردات من الكويت والبحرين معًا. ومن المحتمل أن يعود السبب إلى قيام شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية بسحب بواخرها بسبب بداية الحرب العالمية الثانية[340]. فقد انخفضت قيمة واردات التمور الكويتية للساحل بنسبة بلغت (39%) ووصلت قيمتها إلى (76.993) روبية هندية كذلك انخفضت كمية الواردات منها إلى (5.137) طنًا مسجلة انخفاضًا بنسبة (9%)[341]. وواصل سعر الطن انحداره حيث بلغ (15) روبية هندية فقط مما يرجح أنه كان من النوع الرديء الذي يستخدم كعلف للحيوانات أو لتوقف تصدير التمور العراقية والفارسية إلى أوروبا بسبب الحرب مما أدى لتدني أسعارها بشكل كبير. كذلك انخفضت قيمة واردات التمور من البحرين بنسبة (64%) حيث بلغت (10.400) روبية هندية[342].

وشهدت القيمة الإجمالية لواردات التمور للساحل ارتفاعًا ملحوظًا خلال سنة (1939-1940) فبلغت (153.539) روبية هندية مسجلة ارتفاعًا بنسبة (76%).إذ ارتفعت في تلك السنة قيمة الواردات من الكويت والبحرين معًا. فبلغت قيمة واردات التمور الكويتية (103.139) روبية هندية بنسبة ارتفاع بلغت (34%)، إلا أن كميتها البالغة (1.531) طنًا سجلت انخفاضًا بنسبة (70%). وهي نسبة كبيرة أثرت في سعر الطن الواحد فرفعته إلى (67) روبية هندية بارتفاع (347%)[343]. وكذلك ارتفعت قيمة الواردات من البحرين فبلغت (50.400) روبية هندية بنسبة ارتفاع كبيرة أيضًا بلغت (385%)[344].

جدول (8) واردات التمور إلى موانئ الساحل المتصالح خلال (1914-1939)

السنة	واردات التمور إلى موانئ الساحل المتصالح من ميناء الكويت				وردات التمور إلى موانئ الساحل المتصالح من ميناء البحرين				واردات التمور إلى موانئ الساحل المتصالح من ميناء بوشهر		الإجمالي					
	القيمة الإجمالية للتمور بالروبية الهندية	النسبة المئوية للزيادة أو النقصان مقارنة بالسنة الماضية ٪	كمية التمور المستوردة بالطن	النسبة المئوية للزيادة أو النقصان مقارنة بالسنة الماضية ٪	القيمة الإجمالية للتمور بالروبية الهندية	النسبة المئوية للزيادة أو النقصان مقارنة بالسنة الماضية ٪	كمية التمور المستوردة بالطن	النسبة المئوية للزيادة أو النقصان مقارنة بالسنة الماضية ٪	القيمة الإجمالية للتمور بالروبية الهندية	كمية التمور المستوردة بالطن	القيمة الإجمالية للتمور بالروبية الهندية	النسبة المئوية للزيادة أو النقصان مقارنة بالسنة الماضية ٪	كمية التمور المستوردة بالطن	النسبة المئوية للزيادة أو النقصان مقارنة بالسنة الماضية ٪	معدل سعر الطن	النسبة المئوية للزيادة أو النقصان مقارنة بالسنة الماضية ٪
1914	-	-	-	-	345	-	2	-	-	-	345	-	2	-	173	-
1915	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1916	-	-	-	-	-	-	-	-	1،785	12	1،785	-	12	-	149	-
1917	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1918	-	-	-	-	67،590	-	269	-	885	5	68،475	-	274	-	250	-
1919	-	-	-	-	69،540	3+	244	9-	-	-	69،540	2+	244	11-	285	14+
1920	89،535	-	833	-	4،410	94-	10	96-	-	-	93،945	35+	843	245+	111	61-
1921	224،760	151+	2،339	181+	88،710	1،912+	-	-	-	-	313،470	234+	2،339	177+	134	21+
1922	109،845	51-	2،507	7+	1،920	98-	-	-	-	-	111،765	64-	2،507	7+	45	66-
1923	75،450	31-	2،282	9-	24،150	1،158+	-	-	-	-	99600	20-	2،282	9-	40	11-
1924	126،015	67+	1،909	16-	64،590	167+	-	-	-	-	190،605	91+	1،909	16-	100	127+

86+	186	51-	936	9-	174،315	-	-	-	-	8+	70،020	52-	914	17-	104،295	1925
14+	212	11-	829	1+	175،830	-	-	-	-	87+	130،755	11-	829	57-	45،075	1926
47-	113	160+	2،154	39+	244،275	-	-	-	-	1+	132،495	160+	2،154	148+	111،780	1927
64+	185	68-	689	48-	127،590	-	-	-	-	37-	83،805	68-	689	61-	43،785	1928
56+	288	21-	546	23+	157،140	-	-	-	-	31+	109،380	21-	546	9+	47،760	1929
93-	20	545+	3،519	55-	71،250	-	-	-	1،484	91-	10،215	273+	2،035	28+	61،035	1930
25-	15	3+	3،628	22-	55،446	-	-	-	1،340	5+	10،680	12+	2،288	27-	44،766	1931
187+	43	76-	887	31-	38،209	-	-	-	-	7-	9،880	61-	887	37-	28،329	1932
237+	145	5-	839	218+	121،445	-	-	-	-	355+	44،940	5-	839	170+	76،505	1933
55-	66	57+	1،321	28-	87،692	-	-	-	-	27+	32،850	58+	1،327	28-	54،842	1934
48-	34	22+	1،612	37-	55،109	-	-	-	-	54-	14،980	21+	1،612	27-	40،129	1935
35+	46	3+	1،654	38+	75،785	-	-	-	-	45+	21،700	3+	1،654	35-	54،085	1936
41-	27	243+	5،672	104+	154،255	-	-	-	-	34+	29،030	243+	5،672	132+	125،225	1937
37-	17	9-	5،137	43-	87،393	-	-	-	-	64-	10،400	9-	5،137	39-	76،993	1938
400+	100	70-	1،531	46+	153،539	-	-	-	-	385+	50،400	70-	1،531	34+	103،139	1939

*قامت الباحثة بجمع مادة الجدول من السجل التجاري للبحرين للسنوات من

and vol 1 vol ,)1919-1916(Trade Reports Bahrain (1914-1940),vol 1 and vol, Trade Reports Kuwait (1914-1940),vol 1 and vol 2, Trade Reports Bushier

2 واستخرت النسب الظاهرة في الجدول.

يتبين من الجدول رقم (8) لواردات التمور إلى موانئ الساحل المتصالح عدة أمور منها:

- تأثر تجارة استيراد التمور في موانئ الساحل المتصالح بالأحداث العامة مثل الحرب العالمية الأولى (1914-1918) التي أثرت على منطقة الخليج العربي كاملة، فضعفت التجارة خلال سنوات الحرب وغدت مستوردات الساحل مقصورة على كميات قليلة.

- انقطاع استيراد التمور من ميناء بو شهر منذ سنة (1919-1920) ولكن الكويت دخلت بديلاً قويًا منذ سنة (1920-1921). وكانت الواردات من الكويت تتأثر بواقع تجارة التمور بينها وبين البصرة فقد ارتفعت واردات موانئ الساحل المتصالح من تمور الكويت في سنة (1926-1927) وهي نفس السنة التي ارتفعت فيها واردات التمور من البصرة.

- ويظهر الجدول مدى ارتباط تجارة التمور بتذبذب سوق اللؤلؤ إذ غدت واردات التمور تتفاوت في الارتفاع والانخفاض بحسب سوق اللؤلؤ الذي كان المورد النقدي الأكبر الممول لاستيراد السلع المختلفة.

- يظهر الجدول أعلاه تأثر واردات التمور بالظروف السياسية والاقتصادية والأمنية لأقطار المنشأ. ويتضح اعتماد موانئ الساحل بشكل كبير على ميناء الكويت في تأمين حاجتها من التمور حيث تفوق ميناء الكويت في تصدير التمور إلى موانئ الساحل على ميناء البحرين. وبشكل عام يتبين أن تجارة استيراد التمور كانت تجارة مهمة ورائجة خلال فترة البحث في كل إمارات الساحل العربي.

الفصل الثاني

صادرات التمور من إمارات الساحل العربي للخليج العربي بين عامي (1914-1939)

المبحث الأول: صادرات التمور من ميناء الكويت بين عامي (1914-1939)

اعتمدت تجارة الكويت إلى حد كبير على تجارة إعادة التصدير، فقد كان التجار الكويتيون يستوردون العديد من البضائع فيوجه القليل منها للاستهلاك المحلي ويعاد تصدير الباقي إلى المناطق المجاورة[345]. ومثلت سلعة التمور الحجر الأساس في تلك التجارة حيث كان هذا النشاط هو عماد الاقتصاد الكويتي، إذ كانت آلاف الأطنان من التمور تشحن من البصرة بواسطة السفن الكويتية إلى موانئ الخليج العربي والهند وشرق إفريقيا[346].

وتأثرت تجارة التصدير في الكويت خلال فترة البحث بكافة الأوضاع الاقتصادية والسياسية والأمنية التي أثرت على تجارة الاستيراد، وارتبطت كذلك بسوق اللؤلؤ الذي كان يعتمد عليه سكان الكويت لتوفير العملات النقدية، شأنها شأن تجارة الاستيراد. فمع نشوب الحرب العالمية الأولى في سنة 1914 انحدرت القيمة الإجمالية للصادرات من ميناء الكويت من (1.716.315) روبية هندية في سنة (1913-1914) إلى (641.100) روبية هندية فقط في سنة (1914-1915) [347]. ولعل مرجع هذا الانخفاض في القيمة الإجمالية للصادرات في تلك السنة يعود إلى انخفاض قيمة الواردات الإجمالية للبضائع في نفس السنة أيضًا، بسبب ظروف الحرب وانعدام الأمن في الطرق التجارية الداخلية، كما تقدم بيانه في مبحث واردات الكويت. وفي تلك السنة خرجت من الكويت تمور بواسطة البواخر والسفن الشراعية بلغت قيمتها (6.030) روبية هندية وبلغت كميتها (62) طنًا، وبلغ معدل سعر الطن الواحد منها (97) روبية هندية، شحن جزء منها بواسطة البواخر بما قيمته (3.285) روبية هندية وكميته (25) طنًا، وبلغ معدل سعر الطن (131) روبية هندية وصُدر الجزء المتبقي بواسطة السفن الشراعية بقيمة (2.745) روبية هندية وبكمية (37) طنًا[348]. وبلغ معدل

سعر الطن المشحون بواسطة السفن الشراعية قرابة (74) روبية هندية. وكل تلك الصادرات من التمور ذهبت إلى الهند[349]. وبلغت نسبة قيمة صادرات التمور من القيمة الإجمالية للصادرات أقل من (1%).

وتحسنت الظروف الاقتصادية في الكويت نتيجة لتحسن موسم اللؤلؤ في سنة (1915-1916) مقارنة بالسنة السابقة[350]. ولذا ارتفعت قيمة صادرات ميناء الكويت فبلغت قيمتها (1.691.355) روبية هندية مسجلة ارتفاعًا كبيرًا بلغت نسبته (164%)[351]. ولعل مرد هذه الزيادة الكبيرة في قيمة صادرات الكويت في تلك السنة يرجع إلى حسن استغلال الكويت لظروف الحرب حيث توسعت تجارتها لتصل إلى الشام والحجاز بل وصلت إلى الآستانة، وذلك نتيجة لانقطاع السفن التجارية التي كانت تأتي من أوربا مما أدى إلى اعتماد الهند وجنوب الجزيرة العربية والبحر الأحمر وإفريقيا الشرقية في معاملاتها التجارية على السفن الشراعية الكويتية[352]. مما رفع نسبة صادرات التمور تلك السفن الشراعية بنسبة بلغت (24%) فصدرت الكويت في تلك السنة ما قيمته (7.500) روبية هندية، وكميته (113) طنًا، مسجلة ارتفاعًا كبيرًا بلغت نسبته (82%)، وانخفض معدل سعر الطن الواحد منها إلى (66) روبية هندية بنسبة بلغت (32%)، وكل تلك التمور ذهبت إلى الهند[353]. ويعود سبب زيادة صادرات التمور في تلك السنة أيضًا إلى ارتفاع كمية واردات التمور حيث بلغت في تلك السنة حوالي (1.489) طنًا. وانخفضت نسبة صادرات التمور من القيمة الإجمالية للصادرات فغدت لا تزيد عن (0.4%).

واستمر تحسن الظروف الاقتصادية في الكويت في سنة (1916-1917) نتيجة للسياسة السلمية التي انتهجها الشيخ جابر بن مبارك الصباح الذي تولى الحكم في سنة (1915) بعد وفاة والده، الأمر الذي انعكس على اقتصاد الكويت إيجابيًا[354]. مما أدى إلى رفع قيمة الصادرات الإجمالية من ميناء الكويت في تلك السنة لتصل قيمتها إلى (2.287.950) روبية هندية[355]. مرتفعة بنسبة بلغت (35%). وارتفعت كذلك قيمة صادرات التمور بنسبة (33%) فبلغت (10.005) روبية هندية، وارتفعت كميتها إلى (150) طنًا[356]. مسجلة ارتفاعًا بنسبة (33%) وبلغ معدل سعر الطن الواحد منها زهاء (67) روبية هندية. وكل تلك الصادرات ذهبت إلى الهند بواسطة السفن المحلية[357]. وراوحت نسبة قيمة صادرات التمور من القيمة الإجمالية للصادرات مكانها عند (0.4%).

وتواصل انتعاش التجارة في الكويت بسبب تحسن سوق اللؤلؤ من جهة[358] وزيادة النشاط التجاري مع الحجاز والشام والعراق وتركيا من جهة أخرى[359]. ولذا واصلت القيمة الإجمالية لصادرات البضائع من ميناء الكويت خلال سنة (1917-1918) ارتفاعها فبلغت قيمتها(3.951.675) روبية هندية[360]. مسجلة نسبة ارتفاع بلغت (73%)، وقد انعكس ذلك الانتعاش على تجارة التمور أيضًا حيث ارتفعت نسبة الزيادة في قيمتها إلى (145%) فبلغت قيمة الصادرات منها بواسطة السفن المحلية أكثر من ضعف ما كانت عليه في السنة المنصرمة حيث بلغت (24.480) روبية هندية، وبلغت كميتها (282) طنًا[361]. مرتفعة بنسبة كبيرة بلغت (88%) نتيجة لازدياد كمية الواردات منها في تلك السنة. وارتفع معدل سعر الطن الواحد منها إلى (87) روبية هندية، مسجلاً ارتفاعًا بنسبة (30%) وكل تلك الصادرات ذهبت إلى الهند[362]. وبذا زادت نسبة قيمة صادرات التمور من القيمة الإجمالية فقاربت (1%).

وفي سنة (1918-1919) صدر قرار من الحكومة البريطانية بحظر استيراد جميع البضائع إلى الكويت إلا بتصريح من الوكيل السياسي؛ وذلك كمحاولة لمنع وصول تلك البضائع إلى المناطق العثمانية المحاصرة[363]. مما نتج عنه انخفاض القيمة الإجمالية لصادرات السلع من ميناء الكويت لتصل إلى (3.891.585) روبية هندية.[364] مسجلة انخفاضًا طفيفًا بلغت نسبته (2%) فقط. وفي المقابل ارتفعت قيمة صادرات التمور على الرغم من الحظر بنسبة كبيرة بلغت (166%) مما يدل على أن قرار الحظر لم يشمل التمور في تلك السنة، فبلغت قيمتها (65.025) روبية هندية وارتفعت كذلك كميتها فبلغت (508) أطنان[365]. مسجلة ارتفاعًا بنسبة (80%). وارتفع معدل سعر الطن الواحد منها ارتفاعًا غير مسبوق فبلغ (128) روبية هندية، بنسبة ارتفاع بلغت (47%) وجاء هذا الارتفاع في القيمة والكمية متزامنًا مع ارتفاع قيمة وكمية واردات التمور العراقية لميناء الكويت في تلك السنة. وكل تلك الصادرات من التمور ذهبت إلى الموانئ الهندية[366]. وارتفعت نسبة قيمة صادرات التمور من القيمة الإجمالية للصادرات فقاربت (2%).

وأدى تحسن الأحوال التجارية في الكويت في سنة (1919-1920) بسبب تحسن سوق اللؤلؤ وتوفر الأمن في طريق القوافل التجارية على مدار العام وسهولة عملية نقل البضائع إلى وسط شبه الجزيرة العربية، وإلى المدن الساحلية الصغيرة على الساحل الفارسي، إلى تحسن قيمة الصادرات الإجمالية في تلك السنة فارتفعت بشكل طفيف بلغت نسبته (6%) إذ قدرت قيمتها في

تلك السنة بزهاء (4.141.380) روبية هندية[367]. إلا أن نسبة الارتفاع في قيمة التمور لم تكن طفيفة بل كانت كبيرة جدًا حيث بلغت نسبة الارتفاع (204%) بسبب قيمة صادراتها التي ارتفعت إلى (197.715) روبية هندية، كما ارتفعت كميتها فبلغت (2.187) طنًا. مسجلة ارتفاعًا كبيرًا أيضًا بلغت نسبته (331%). وهبط معدل سعر الطن الواحد منها إلى (90) روبية هندية مسجلاً انخفاضًا بنسبة (30%) وكل تلك الصادرات ذهبت إلى الهند[368]. وارتفعت نسبة قيمة صادرات التمور من القيمة الإجمالية للصادرات في تلك السنة إلى (5%) تقريبًا.

وواصلت قيمة صادرات الكويت الإجمالية الارتفاع في سنة (1920-1921) فبلغت (6.695.970) روبية هندية[369]. مرتفعة بنسبة كبيرة مقدارها (62%). نتيجة لتطور الأسطول التجاري البحري المحلي الذي وصل عدد سفنه حوالي (150) سفينة تجارية مجموع حمولتها (40.000) طن، بلغت حمولة أكبر سفينة منها (575) طنًا وحمولة أصغرها (100) طن[370]. ولكن قيمة صادرات التمور بواسطة السفن المحلية ارتفعت ارتفاعًا طفيفًا فبلغت قيمتها (202.365) روبية هندية، وانخفضت كميتها إلى (1.935) طنًا بنسبة (11%) ولكن ارتفع معدل سعر الطن فبلغ (105) روبية هندية، مسجلاً ارتفاعًا بلغت نسبته (16%). وتوزعت التمور معادة التصدير من الكويت فذهب منها إلى الهند ما قيمته (47.445) روبية هندية، وكميته (498) طنًا، وبلغ سعره (95) روبية هندية للطن الوحد، وإلى موانئ الساحل الفارسي بقيمة (9.495) روبية هندية وبكمية (88) طنًا وبلغ سعر الطن الواحد منها (108) روبية هندية. وكانت حصة البحرين منها ما قيمته (55.890) روبية هندية، وكميته (516) طنًا وبلغ سعر الطن (108) روبية هندية، أما حصة موانئ الساحل المتصالح فكانت بقيمة (89.535) روبية هندية وكانت الكمية (833) طنًا[371]. وبلغ سعر الطن المصدر إليها حوالي (107) روبية هندية. وكذلك ارتفعت حصة صادرات التمور من القيمة الإجمالية للصادرات فبلغت نسبتها (3%)[372].

وواصلت قيمة صادرات البضائع الإجمالية من ميناء الكويت ارتفاعها خلال سنة (1921-1922) فبلغت (8.153.640) روبية هندية[373]. مرتفعة بنسبة ملحوظة بلغت (22%). وارتفعت كذلك صادرات التمور بنسبة بلغت (32%) إذ وصلت قيمة ما صدرته الكويت من تمور بواسطة السفن المحلية إلى (268.620) روبية هندية وبلغت كميتها (2.788) طنًا مسجلة ارتفاعًا بنسبة (43%). وبلغ معدل سعر الطن الواحد منها (96) روبية هندية[374]. فسجل ذلك انخفاضًا بلغت نسبته

(8%). وشُحن من تلك التمور إلى الموانئ الهندية ما قيمته (39.825) روبية هندية وكميته (414) طنًا، وبلغت قيمة الطن المصدر إليها (96) روبية هندية. ونالت موانئ الساحل الفارسي منها ما قيمته (3.990) روبية هندية وكميته بلغت (35) طنًا وبلغ سعر الطن الواحد منه (114) روبية هندية، فيما كانت حصة موانئ الساحل المتصالح منها هي الأعلى قيمة وكمية، إذ بلغت قيمتها (224.760) روبية هندية، وكميتها (2.339) طنًا وبلغ سعر الطن الواحد (96) روبية هندية وصدرت الكويت في تلك السنة كمية ضئيلة من التمور إلى العراق بلغت قيمتها (45) روبية هندية[375]. وذلك على الرغم من إنتاج التمور الوفير في العراق ولعل السبب يعود إلى أن تلك التمور المعاد تصديرها قد تكون من تمور الإحساء، التي كانت مفضلة عند العرب وكانوا يعتبرونها أفضل التمور في العالم، بل وتتفوق على تمور البصرة وعمان بالنسبة لهم[376]. وبلغت نسبة قيمة صادرات التمور من القيمة الإجمالية لصادرات الكويت تلك السنة أكثر من (3%).

واستمرت القيمة الإجمالية للصادرات من ميناء الكويت في الارتفاع في سنة (1922-1923) فبلغت (8.271.900) روبية هندية[377]. مرتفعة بنسبة طفيفة بلغت (1%) فقط.إلا أن قيمة صادرات التمور في تلك السنة انخفضت بنسبة ملحوظة إذ بلغت (44%)، وذلك بسبب انخفاض قيمة الصادر منها بواسطة البواخر والسفن الشراعية معًا في تلك السنة حيث بلغت (150.570) روبية هندية. ورغم ذلك الانخفاض في القيمة إلا أن كميتها زادت فوصلت (3.454) طنًا[378]. مسجلة نسبة ارتفاع بلغت (24%). وانحدر معدل سعر الطن الواحد منها بسبب زيادة المعروض فبلغ (44) روبية هندية. وبلغت قيمة ما صدر من تمور بواسطة البواخر (6.315) روبية هندية، كان نصيب موانئ الساحل المتصالح منها ضئيلًا إذ لم يزد عن (645) روبية هندية، فيما كانت حصة التمور المرسلة إلى الموانئ الهندية هي الأكبر إذ بلغت قيمتها (5.670) روبية هندية وكميتها (115) طنًا، وبلغ سعر الطن (49) روبية هندية[379]. أما التمور التي شحنت بواسطة السفن الشراعية من ميناء الكويت فقد بلغت قيمتها (144.255) روبية هندية وكميتها (3.339) طنًا، وبلغ سعر الطن الواحد منها (43) روبية هندية. وكانت حصة الساحل الفارسي منها ما قيمته (3.075) روبية هندية وكميته (73) طنًا وبلغ سعر الطن (42) روبية هندية، وبلغت قيمة الصادرات منها إلى موانئ الساحل المتصالح (109.200) روبية هندية، وبلغت الكمية (2.507) طنًا وبلغ سعر الطن الواحد منها (44) روبية هندية، ونالت الهند من تلك التمور ما قيمته (21.420) روبية هندية، وكميته (535) طنًا وبلغ سعر الطن زهاء (40) روبية هندية. وصدرت الكويت في تلك السنة أيضًا

إلى بلدان أخرى ما قيمته (10.560) روبية هندية وبلغت كميته (224) طنًا، بقيمة بلغت (47) روبية هندية للطن الواحد[380]. وبلغت نسبة قيمة التمور من القيمة الإجمالية للصادرات أقل من (2%).

وأدت القطيعة التجارية بين الكويت ونجد إلى تعطيل بعض المرافق الاقتصادية المهمة في الكويت نتيجة لمنع السلطان عبد العزيز رعاياه من القدوم إلى الكويت مما أدى إلى انخفاض أعداد العمال والسفن[381]. فانحدرت القيمة الإجمالية للصادرات من ميناء الكويت في سنة (1923-1924) إلى (4.148.115) روبية هندية[382]. مسجلة انخفاضًا كبيرًا بلغ النصف تقريبًا (50%). وانخفضت كذلك نسبة قيمة صادرات التمور بواسطة البواخر والسفن الشراعية بشكل طفيف في تلك السنة بنسبة (2%)، حيث بلغت قيمة ما صدرته الكويت من تمور في تلك السنة زهاء (147.915) روبية هندية. ولكن كمية التمور المصدرة زادت فبلغت (4.609) أطنان[383]. مرتفعة بنسبة (33%) بسبب انخفاض معدل سعر الطن الذي بلغت قيمته (32) روبية هندية منخفضًا بنسبة (27%). وكانت قيمة ما شحن منها بواسطة البواخر (78.345) روبية هندية، وبلغت كميته (2.603) طنًا، صُدر منها إلى الساحل المتصالح ما قيمته (10.920) روبية هندية، وبكمية (410) أطنان وبلغ سعر الطن الواحد منها (27) روبية هندية، فيما صدر إلى الهند منها ما قيمته (67.425) روبية هندية، وبلغت الكمية (2.193) روبية هندية[384]. وبلغ سعر الطن (31) روبية هندية، أما صادرات التمور بواسطة السفن الشراعية فقد بلغت (69.570) روبية هندية، وبلغت الكمية (2.006) طنًا. كانت حصة الساحل الفارسي منها ما قيمته حوالي (2.220) روبية هندية بكمية بلغت (70) طنًا. وبلغ سعر الطن (32) روبية هندية. فيما بلغت قيمة صادرات التمور إلى الساحل المتصالح بالسفن الشراعية (64.530) روبية هندية، وبلغت الكمية (1.872) طنًا، وبلغ سعر الطن (34) روبية هندية. وصدرت الكويت في تلك السنة إلى العراق بقيمة (345) روبية هندية وبكمية بلغت (11) طنًا وبلغ سعر الطن الواحد منها (31) روبية هندية. أما قيمة ما صدرته إلى الهند فبلغت (2.475) روبية هندية وبلغت الكمية (53) طنًا[385]. وبلغ سعر الطن الواحد منها (47) روبية هندية. والواقع أن الكويت كانت تصدر إلى الهند كمية أكبر من هذه الكمية بكثير إلا أنها لا تُسجل في السجل التجاري الكويتي لأن أغلب السفن التجارية الكويتية كانت تحمل التمور من البصرة إلى الهند مباشرة دون المرور بالكويت فلا تدخل في سجلاتها[386].

وعادت القيمة الإجمالية للصادرات من ميناء الكويت إلى الصعود في سنة (1924-1925) حيث بلغت (8.199.765) روبية هندية[387]. مرتفعة بنسبة (97%). وارتفعت كذلك صادرات التمور بنسبة (38%) حيث بلغت قيمة ما شحن بواسطة البواخر والسفن الشراعية (204.420) روبية هندية، وبلغت كميته (2.947) طنًا[388]. وارتفع معدل سعر الطن مقارنة بالسنوات السابقة فبلغ (69) روبية هندية مسجلاً ارتفاعًا كبيرًا بلغت نسبته (116%). وبلغت قيمة صادرات التمور المصدرة بواسطة البواخر (68.220) روبية هندية وكميتها (924) طنًا، وبلغ معدل سعر الطن الواحد منها (74) روبية هندية. وكانت حصة الساحل الفارسي منها (120) روبية هندية، بكمية بلغت (8) أطنان فقط، وبلغ سعر الطن الواحد منها (15) روبية هندية، مما يدل على أنه كان من النوع الرديء الذي يستخدم كعلف للحيوانات، وبلغت حصة موانئ الساحل المتصالح ما قيمته (1.470) روبية هندية، وكميته (35) طنًا، وبلغ سعر الطن المصدر (42) روبية هندية، فيما كانت حصة الهند منها بقيمة (66.630) روبية هندية، وبلغت الكمية (881) روبية هندية وبلغ سعر الطن المصدر إليها (76) روبية هندية[389]. أما قيمة صادرات التمور بواسطة السفن الشراعية فبلغت قيمتها (136.200) روبية هندية وكميتها (2.023) طنًا وبلغ معدل سعر الطن (67) روبية هندية، وصُدّر منها إلى الساحل الفارسي بقيمة (5.790) روبية هندية وبكمية (52) طنًا وبلغ سعر الطن الواحد منها زهاء (111) روبية هندية مما يدل على أنه كان من نوعية جيدة، فيما كانت حصة موانئ الساحل المتصالح منها (124.545) روبية هندية وبكمية (1.874) طنًا وبلغ سعر الطن (66) روبية هندية، وصُدر إلى العراق في تلك السنة تمورًا بقيمة (60) روبية هندية فقط، وكانت كميتها طنًا واحدًا فقط. أما نصيب الهند من التمور المعاد تصديرها من الكويت في تلك السنة فبلغ (5.805) روبية هندية وبكمية (96) طنًا[390]. وبلغ سعر الطن (60) روبية هندية. وبلغت نسبة قيمة التمور من القيمة الإجمالية للصادرات أكثر من (2%).

ونتج عن استمرار القطيعة الاقتصادية بين نجد والكويت، هجرة العديد من تجار نجد القاطنين في الكويت إلى كل من القطيف والجبيل، وتوجه البعض الآخر منهم إلى مدن أخرى، بسبب تدهور الأوضاع الاقتصادية في الكويت مما أدى إلى انخفاض القيمة الإجمالية لصادرات ميناء الكويت في سنة (1925-1926) بنسبة بلغت (55%) حيث بلغت قيمتها (3.701.190) روبية هندية[391]. وانخفضت كذلك نسبة صادرات التمور بنسبة بلغت (26%) فكان ما صدر منها بواسطة البواخر والسفن الشراعية معًا بقيمة (151.230) روبية هندية وانخفضت كميتها إلى

(1.459) طنًا[392] أي نصف ما كانت عليه في السنة الماضية وارتفع معدل سعر الطن الواحد منها نتيجة لقلة المعروض فبلغ (104) روبية هندية، مسجلاً ارتفاعًا بلغت نسبته (51%).وكانت حصة صادرات التمور بواسطة البواخر ما قيمته (18.255) روبية هندية وكميتها (178) طنًا وبلغ سعر الطن منها (103) روبية هندية. وبلغت حصة موانئ الساحل المتصالح منها (4.140) روبية هندية بكمية (22) طن فقط أي أن قيمة الطن الواحد بلغت (188) روبية هندية ولعل السبب جودة الصنف أو بسبب قلة المصدر منها. ونالت الموانئ الهندية من الصادرات ما قيمته (14.100) روبية هندية، وكميته (155) طنًا وبلغ سعر الطن (91) روبية هندية، وانخفضت حصة الموانئ الفارسية منها فبلغت قيمتها (15) روبية هندية وبكمية ربع طن فقط[393]. أما صادرات التمور عن طريق السفن الشراعية فقد بلغت (132.975) روبية هندية، وبلغت الكمية (1.282) طنًا وبلغ معدل سعر الطن الواحد (104) روبية هندية، ذهب منها إلى الساحل المتصالح ما قيمته (100.155) روبية هندية وكميته (892) طنًا وبلغ سعر الطن الواحد منها (112) روبية هندية، وكانت حصة الهند منها ما قيمته (25.570) روبية هندية، وكميته (342) طنًا وبلغ سعر الطن الواحد منها (75) روبية هندية. وصدرت في تلك السنة إلى العراق تمور بقيمة (60) روبية هندية فقط، مقابل طن واحد. بينما صدر إلى الساحل الفارسي ما قيمته (7.185) روبية هندية وبلغت الكمية (47) طنًا[394]. وبذا ارتفع سعر الطن منها فبلغ (153) روبية هندية. ويعود سبب ذلك التفاوت في سعر الطن الواحد في تلك السنة إلى عدة احتمالات فقد يرجع إلى تكلفة الشحن أو إلى نوعية التمر أو إلى كليهما معًا. وبلغت نسبة قيمة صادرات التمور من القيمة الإجمالية لصادرات الكويت في تلك السنة (4%).

وواصلت القيمة الإجمالية لصادرات ميناء الكويت في سنة (1926-1927) انخفاضها فبلغت (1.379.205) روبية هندية[395]. مسجلة انخفاضًا كبيرًا تعدت نسبته (63%). وانخفضت قيمة صادرات التمور بواسطة البواخر والسفن الشراعية بنسبة بلغت (23%) إذ بلغت (115.455) روبية هندية وبلغت كميتها (1.473) طنًا[396] وبذا بلغ معدل سعر الطن (78) روبية هندية. وبلغت قيمة صادرات التمور بواسطة البواخر (20.325) روبية هندية، وكميتها (196) طنًا. وبذا بلغ سعر الطن المشحون بواسطتها (104) روبية هندية. وذهبت تلك التمور كلها إلى الهند بقيمة[397]. أما صادرات التمور بواسطة السفن الشراعية فبلغت (95.130) روبية هندية وبلغت كميتها (1.277) طنًا وبذا بلغ معدل سعر الطن الواحد منها (74) روبية هندية. وذهب من تلك التمور إلى الساحل المتصالح ما قيمته (45.075) روبية هندية وكميتها (829) طنًا وبلغ سعر الطن (54) روبية هندية.

فيما بلغت قيمة صادرات التمور إلى الهند (34.365) روبية هندية، وبلغت كميتها (313) طنًا، وبلغ سعر الطن (110) روبية هندية، ونال العراق من التمور في تلك السنة ما قيمته (75) روبية هندية فقط، مقابل نصف طن. وانخفضت في تلك السنة صادرات التمور إلى الساحل الفارسي فبلغت (630) روبية هندية مقابل ثلاثة أطنان من التمور وبذا كان سعر الطن الواحد منها مرتفعًا إذ بلغ (210) روبية هندية[398]. ولعل ذلك لأنها من نوعية ممتازة. وذهبت من تلك الصادرات إلى بلدان أخرى بما قيمته (14.985) روبية هندية وكميته (132) طنًا وبلغ سعر الطن (114) روبية هندية. وفي تلك السنة ارتفعت نسبة قيمة التمور من القيمة الإجمالية للصادرات بسبب انخفاض القيمة الإجمالية للصادرات فبلغت أكثر من (8%).

وعادت القيمة الإجمالية لصادرات ميناء الكويت إلى الارتفاع بقوة في سنة (1927-1928) حيث بلغت (3.291.555) روبية هندية[399]. مسجلة ارتفاعًا كبيرًا بلغت نسبته (139%). وارتفعت كذلك قيمة صادرات التمور بواسطة البواخر والسفن الشراعية بنسبة بلغت (5%) حيث كانت قيمتها (120.735) روبية هندية بينما زادت كميتها بشكل ملفت للنظر فبلغت (2.269) طنًا[400] مرتفعة بنسبة (54%) مما أدى إلى انخفاض معدل سعر الطن الواحد منها بنسبة (32%) نتيجة لازدياد المعروض فبلغ (53) روبية هندية. وفي تلك السنة انخفضت قيمة صادرات التمور بواسطة البواخر بصورة ملحوظة إذ بلغت (6.735) روبية هندية، وانخفضت كميتها أيضًا فبلغت (81) طنًا. وبلغ معدل سعر الطن زهاء (83) روبية هندية وذهبت تلك الكمية كلها إلى الموانئ الهندية[401]. أما صادرات التمور بواسطة السفن الشراعية فقد زادت فبلغت (114.000) روبية هندية، كما زادت كميتها فبلغت (2.188) طنًا وبلغ معدل سعر الطن المنقول بواسطتها (52) روبية هندية. وذهبت أغلب تلك الصادرات إلى الساحل المتصالح بقيمة (111.780) روبية هندية وبكمية (2.154) طنًا وبلغ سعر الطن (52) روبية هندية. فيما بلغت حصة العراق منها ما قيمته (1.545) روبية هندية وكميته (22) طنًا وبلغ سعر الطن الواحد منها قرابة (70) روبية هندية، وبلغت حصة الساحل الفارسي منها ما قيمته (675) روبية هندية، مقابل (12) طنًا وبذا بلغ سعر الطن الواحد (56) روبية هندية[402]. وبلغت نسبة قيمة التمور من القيمة الإجمالية للصادرات تلك السنة أقل من (4%).

وتأثرت التجارة في الكويت بالكساد العالمي الذي أثر على اقتصاد العالم أجمع وعلى تجارة اللؤلؤ في الخليج على وجه الخصوص[403]. فانخفضت نتيجة لذلك القيمة الإجمالية لصادرات ميناء الكويت في سنة (1928-1929) فبلغت (3.121.710) روبية هندية[404]. مسجلة نسبة انخفاض بلغت (5%).وانخفضت كذلك قيمة صادرات التمور بنسبة بلغت (31%)حيث كانت قيمة ما صدرته الكويت في تلك السنة منها بواسطة البواخر والسفن الشراعية (82.845) روبية هندية، وانخفضت كمية الصادرات أيضًا بنسبة (35%) فبلغت (1.473) طنًا[405] وبلغ معدل سعر الطن الواحد منها (56) روبية هندية، مرتفعًا بنسبة (6%). وبلغت قيمة ما شُحن منها عن طريق البواخر (47.505) روبية هندية وكميته (737) طنًا، وبلغ معدل سعر الطن (64) روبية هندية. وصُدر منها إلى الساحل المتصالح ما قيمته (43.785) روبية هندية، وكميته (689) طنًا وبلغ سعر الطن (64) روبية هندية. فيما بلغت قيمة صادراتها إلى الهند (3.285) روبية هندية وبلغت كميتها (48) طنًا، وكان سعر الطن الواحد منها (68) روبية هندية. وبلغت حصة الساحل الفارسي منها ما قيمته (435) روبية هندية فقط، فكانت الأقل استيرادًا من بين الموانئ الأخرى[406]. أما صادرات التمور بالسفن الشراعية فقد بلغت قيمتها (35.340) روبية هندية، وبلغت كميتها (736) طنًا. وبلغ معدل سعر الطن الواحد منها (48) روبية هندية، وقد يرجع التفاوت بين سعر ما ينقل من تمور بواسطة البواخر وتلك المنقولة بواسطة السفن الشراعية إلى فرق كلفة الشحن. وأغلب تلك التمور ذهبت إلى الهند حيث بلغت قيمة ما صدر إليها من تمور (35.280) روبية هندية فيما بلغت كميتها (735) طنًا وبلغ سعر الطن الواحد منها (48) روبية هندية والأقل من التمور صدر إلى العراق بقيمة بلغت (60) روبية هندية فقط[407]. وبلغت نسبة قيمة التمور من القيمة الإجمالية للصادرات تلك السنة أقل من (3%).

وواصلت القيمة الإجمالية لصادرات ميناء الكويت خلال سنة (1929-1930) انخفاضها فبلغت (2.743.500) روبية هندية[408]. منخفضة بنسبة (12%) وانخفضت معها قيمة صادرات التمور بواسطة البواخر والسفن الشراعية فبلغت (54.480) روبية هندية بنسبة انخفاض بلغت (34%) كما انخفضت كمية الصادرات منها إلى (746) طنًا[409] مسجلة انخفاضًا بنسبة (49%) وارتفع معدل سعر الطن إلى (73) روبية هندية مسجلاً نسبة ارتفاع بلغت (30%). وكان أكثر الانخفاض في قيمة صادرات التمور بالبواخر حيث بلغت قيمة ما صدر عن طريقها (480) روبية هندية فقط، ذهب منها إلى الساحل المتصالح ما قيمته (150) روبية هندية، وذهب إلى الموانئ

الهندية ما قيمته (315) روبية هندية، فيما انحدرت قيمة ما صدر من تمور إلى الساحل الفارسي فبلغت (15) روبية هندية فقط[410]. ويبدو أن سبب هذا الانخفاض الشديد في صادرات التمور مرجعه إلى الكساد الاقتصادي العالمي الذي ألقى بظلاله الثقيلة على التجارة في منطقة الخليج. أما صادرات التمور بواسطة السفن الشراعية فقد ارتفعت بنسبة بلغت (53%) حيث بلغت قيمتها (54.000) روبية هندية، وبلغت الكمية (745) طنًا وبلغ معدل سعر الطن الواحد منها (72) روبية هندية. وذهب منها إلى الساحل المتصالح ما قيمته (47.610) روبية هندية وكميته (546) طنًا وبلغ سعر الطن منها (87) روبية هندية. وصدر منها إلى العراق بقيمة (405) روبية هندية وكميته (5) أطنان فقط وبلغ سعر الطن (81) روبية هندية. وصدر الباقي منها إلى بلدان أخرى بقيمة (5.985) روبية هندية[411]. وانخفضت نسبة قيمة التمور من القيمة الإجمالية للصادرات تلك السنة إلى أقل من (2%).

وعادت القيمة الإجمالية لصادرات ميناء الكويت في سنة (1930-1931) إلى الارتفاع حيث بلغت (2.951.295) روبية هندية[412]. مسجلة نسبة ارتفاع بلغت (8%) كما ارتفعت قيمة صادرات التمور بواسطة البواخر والسفن الشراعية كذلك بنسبة بلغت (13%) حيث وصلت إلى (61.440) روبية هندية، وبلغت كميتها (2.043) طنًا[413] وبلغ معدل سعر الطن (30) روبية هندية، والملاحظ أن انخفاض قيمة الطن كان مشتركًا بين التمور المشحونة عن طريق البواخر والسفن الشراعية معًا. واقتصرت صادرات التمور بالبواخر على ما قيمته (495) روبية هندية وكميتها حوالي (13) طنًا. وبلغ سعر الطن الواحد منها (38) روبية هندية، وذهب منها إلى الساحل المتصالح ما قيمته (390) روبية هندية وكميته (12) طنًا وبلغ سعر الطن (33) روبية هندية. وذهب إلى الهند ما قيمته (30) روبية هندية مقابل أقل من نصف الطن، فيما صدر إلى الساحل الفارسي ما قيمته (75) روبية هندية مقابل أكثر من طن واحد[414]. وزادت في تلك السنة قيمة صادرات التمور بواسطة السفن الشراعية فبلغت (60.945) روبية هندية، وارتفعت كميتها أيضًا إلى (2.030) طنًا وبلغ معدل سعر الطن (30) روبية هندية. وذهب أغلبها إلى موانئ الساحل المتصالح بما قيمته (60.645) روبية هندية، وكميته (2.023) طنًا وبلغ سعر الطن (30) روبية هندية، وذهب الباقي إلى الساحل الفارسي وقيمته (300) روبية هندية وكميته (7) أطنان فقط[415]. وبلغ سعر الطن الواحد (43) روبية هندية. وبلغت نسبة قيمة التمور من القيمة الإجمالية للصادرات تلك السنة (2%).

وانحدرت القيمة الإجمالية لصادرات ميناء الكويت في سنة (1931-1932) فبلغت (1.595.927)روبية هندية[416]. منخفضة بنسبة (46%) لعدة أسباب منها استمرار انقطاع التجارة مع نجد، وضعف سوق اللؤلؤ. وانخفضت كذلك قيمة صادرات التمور بواسطة البواخر والسفن الشراعية بنسبة بلغت (20%) حيث بلغت (49.004) روبية هندية، إلا أن كمية صادرات التمور ارتفعت فبلغت(2.446) طنًا[417] مسجلة نسبة ارتفاع بلغت (20%) وبلغت قيمة. وذهبت صادرات البواخر كلها إلى موانئ الهند بقيمة (68) روبية هندية وبكمية طنين اثنين فقط. أما صادرات التمور بالسفن الشراعية في تلك السنة فبلغت (48.936) روبية هندية وكميتها (2.446) طنًا وبلغ معدل سعر الطن (20) روبية هندية وذهب منها إلى الساحل المتصالح ما قيمته (44.766) روبية هندية وكميته (2.288) طنًا وبلغ سعر الطن (20) روبية هندية، وأرسل منها إلى الهند ما قيمته (4.160) روبية هندية وكميته (156) طنًا وبلغ سعره (27) روبية هندية، وأرسل إلى العراق في تلك السنة بقيمة (10) روبية هندية وكمية بسيطة جدًا[418]. وزادت نسبة قيمة التمور من القيمة الإجمالية للصادرات تلك السنة فبلغت (3%).

وشهدت قيمة الصادرات الإجمالية من ميناء الكويت انحدارًا خلال سنة (1932-1933) فبلغت (1.111.881) روبية هندية[419]. بنسبة انخفاض بلغت (30%) وانخفضت معها قيمة صادرات التمور بواسطة البواخر والسفن الشراعية بنسبة بلغت (39%) حيث بلغت قيمتها (30.011) روبية هندية وكميتها (968) طنًا[420] بانخفاض قدره (60%) وبلغ معدل سعر الطن زهاء (31) روبية هندية مسجلاً ارتفاعًا بنسبة (55%). وقد كان أكثر الانخفاض في قيمة ما صُدر بواسطة البواخر إذ لم تزد عن (45) روبية هندية، مقابل طن واحد أرسل إلى الهند[421]. وشحنت بقية الكمية بواسطة السفن الشراعية بقيمة (29.966) روبية هندية، وذهب أغلبها إلى موانئ الساحل المتصالح بقيمة (28.329) روبية هندية وبكمية (887) طنًا وبلغ سعر الطن (32) روبية هندية، وذهب منها إلى الهند ما قيمته (1.334) روبية هندية، وكميته (75) طنًا فقط وبلغ سعر الطن الواحد (18) روبية هندية. بينما أرسل إلى العراق ما قيمته (303) روبية هندية، وبلغت الكمية (5) أطنان[422] وبلغ سعر الطن (61) روبية هندية، وبلغت نسبة قيمة التمور من القيمة الإجمالية للصادرات تلك السنة أقل من (3%).

وارتفعت القيمة الإجمالية للصادرات من ميناء الكويت في سنة (1933-1934) فبلغت (1.417.745) روبية هندية[423]. بارتفاع بلغت نسبته (28%) وارتفعت معه قيمة صادرات التمور بواسطة البواخر والسفن الشراعية بنسبة كبيرة قاربت (157%) حيث بلغت قيمتها (77.246) روبية هندية. في حين أن كميتها انخفضت إلى (861) طنًا[424] مسجلة نسبة انخفاض بلغت (11%) وارتفع معدل سعر الطن إلى (90) روبية هندية مسجلاً نسبة ارتفاع بلغت (190%). وصدرت الكويت من التمور بالبواخر كمية بسيطة لم تزد عن الطن والنصف بقيمة (27) روبية هندية. أما أغلب الكمية فقد صُدرت بواسطة السفن الشراعية حيث بلغت قيمتها (77.219) روبية هندية، وبكمية (860) طنًا وبلغ معدل سعر الطن (90) روبية هندية، وذهب أكثرها إلى موانئ الساحل المتصالح بقيمة (76.493) روبية هندية وبلغت كميتها (838) طنًا. وبلغ سعر الطن (91) روبية هندية أما قيمة ما صدر إلى الهند فكانت قيمته (710) روبية هندية وكميته (21) طنًا وبلغ سعر الطن منها (34) روبية هندية، أما قيمة ما أرسل إلى العراق فكانت (16) روبية هندية مقابل أقل من الطن[425]. وبلغت نسبة قيمة التمور من القيمة الإجمالية للصادرات تلك السنة أكثر من (5%).

وعادت قيمة الصادرات الإجمالية من ميناء الكويت في سنة (1934-1935) إلى الانخفاض فبلغت (1.202.316) روبية هندية[426]. مسجلة انخفاضًا بنسبة (15%) وانخفضت كذلك قيمة صادرات التمور بواسطة البواخر والسفن الشراعية بنسبة بلغت (29%) وكانت قيمتها (54.991) روبية هندية بينما زادت كميتها في تلك السنة بنسبة كبيرة بلغت (54%) إذ قدرت الكمية بحوالي (1.329) طنًا[427] وبلغ معدل سعر الطن (41) روبية هندية منخفضًا بنسبة (54%). والملاحظ أن أكثر الانخفاض كان في قيمة التمور المصدرة عن طريق البواخر حيث بلغت قيمتها (149) روبية هندية، وكميتها طنين اثنين سعر كل طن منها (75) روبية هندية وقد شحن إلى الهند[428]. وبلغت قيمة صادرات السفن الشراعية (54.842) روبية هندية بكمية (1.327) طنًا، ذهبت أغلبها إلى موانئ الساحل المتصالح الحصة الأكبر[429]. وبلغت نسبة قيمة التمور من القيمة الإجمالية للصادرات تلك السنة أقل من (5%).

وارتفعت القيمة الإجمالية للصادرات من ميناء الكويت في سنة (1935-1936) فبلغت (1.421.840) روبية هندية[430]. مرتفعة بنسبة (18%) وفي تلك السنة لم تصدر تمور بواسطة البواخر واعتمدت الكويت في تصديرها على السفن الشراعية فقط، وبلغت قيمتها (44.338) روبية

هندية مسجلة هبوطًا بنسبة (19%) وبلغت كميتها (1.717) طنًا وبلغ معدل سعر الطن الواحد (26) روبية هندية. وذهب من تلك الصادرات إلى الساحل المتصالح ما قيمته (40.129) روبية هندية، وكميته (1.612) طنًا وبلغ سعر الطن حوالي (25) روبية هندية، وبلغت حصة الهند منها (4.200) روبية هندية بكمية (105) طنًا وبلغ سعر الطن (40) روبية هندية وذهب إلى بلدان أخرى ما قيمته (9) روبية هندية فقط[431]. وبلغت نسبة قيمة التمور من القيمة الإجمالية للصادرات تلك السنة أكثر من (3%).

وواصلت القيمة الإجمالية للصادرات من ميناء الكويت ارتفاعها في سنة (1936-1937) فبلغت (1.582.245) روبية هندية[432]. مرتفعة بنسبة (11%) وارتفعت معها قيمة صادرات التمور بواسطة البواخر والسفن الشراعية بنسبة (49%) حيث بلغت قيمتها (66.085) روبية هندية. وبلغت الكمية (1.935) طنًا[433] وبلغ معدل سعر الطن منها (34) روبية هندية، مسجلاً ارتفاعًا بنسبة (31%) وكانت قيمة الصادرات عن طريق البواخر هي الأقل حيث بلغت قيمتها (38) روبية هندية، وكميتها طن ونصف الطن. أما صادرات التمور بواسطة السفن الشراعية فقد زادت قيمتها فبلغت (66.047) روبية هندية، وبلغت كميتها (1.933) طنًا وبلغ معدل سعر الطن (34) روبية هندية. وذهبت أغلب تلك الصادرات إلى موانئ الساحل المتصالح حيث بلغت قيمة ما صدر إليها (54.047) روبية هندية وكميته (1.652) طنًا وبلغ سعر الطن (33) روبية هندية، فيما بلغت قيمة صادرات التمور إلى الهند (12.000) روبية هندية، وبلغت الكمية (281) طن فقط[434]. وبلغ سعر الطن (43) روبية هندية. وبلغت نسبة قيمة التمور من القيمة الإجمالية للصادرات أكثر من (4%) وواصلت قيمة الصادرات الإجمالية من ميناء الكويت ارتفاعها في سنة (1937-1938) فبلغت (2.320.075) روبية هندية[435]. مسجلة ارتفاعًا بنسبة (47%) وارتفعت معها قيمة صادرات التمور بواسطة البواخر والسفن الشراعية بنسبة بلغت (96%) حيث بلغت قيمتها (129.689) روبية هندية، وكميتها (5.803) طنًا[436] وهبط معدل سعر الطن إلى (22) روبية هندية، مسجلاً نسبة انخفاض بلغت (35%) وشحنت منها البواخر ما قيمته (4.320) روبية هندية، وكميته (124) طنًا، وبلغ معدل سعر الطن الواحد (35) روبية هندية. كان نصيب موانئ الساحل المتصالح منها ما قيمته (200) روبية هندية، وكميته (8) أطنان وبلغ سعر الطن (25) روبية هندية، فيما بلغت حصة الهند منها ما قيمته (1.290) روبية هندية وكميته (46) طنًا. وبلغ سعر الطن (28) روبية هندية، وذهب الباقي إلى موانئ بلدان أخرى بقيمة (2.830) روبية هندية،

وبكمية (70) طنًا[437] وبلغ سعر الطن (40) روبية هندية.أما صادرات التمور بواسطة السفن الشرعية فقد زادت قيمتها فبلغت (125.369) روبية هندية وبلغت كميتها (5.679) طناً. وبلغ معدل سعر الطن (22) روبية هندية. وذهبت أغلب تلك الشحنة من التمور إلى موانئ الساحل المتصالح بقيمة (125.025) روبية هندية وبكمية (5.664) طنًا وبمعدل سعر (22) روبية هندية للطن الواحد. وذهب الباقي إلى الهند بقيمة (344) روبية هندية، وبكمية (15) طنًا فقط[438]. وبلغ سعر الطن (23) روبية هندية.وبلغت نسبة قيمة التمور من القيمة الإجمالية للصادرات تلك السنة (5.5%) واستمرت القيمة الإجمالية لصادرات ميناء الكويت في الارتفاع بشكل قليل في سنة (1938-1939) حيث بلغت (2.256.564) روبية هندية[439] مرتفعة بنسبة (3%) وفي تلك السنة لم تصدر تمور بواسطة البواخر، وربما يعود السبب إلى استيلاء الحكومة البريطانية على بعض سفن النقل التجارية في بداية اشتعال الحرب العالمية الثانية سنة (1939)[440] ولذا اعتمدت الكويت على السفن الشراعية لتصدير التمور في تلك السنة، فأدى ذلك مع ظروف الحرب الأخرى إلى انخفاضها بنسبة (38%) حيث بلغت قيمتها (80.943) روبية هندية وبلغت الكمية (5.332) طنًا[441]، مسجلة انخفاضًا بنسبة (8%) وبلغ معدل سعر الطن الواحد من التمر (15) روبية هندية مسجلاً هبوطًا بلغت نسبته (32%). وذهب من تلك الصادرات إلى الساحل المتصالح ما قيمته (76.993) روبية هندية وكميته (5.137) طنًا. وبلغ سعر الطن (15) روبية هندية، وذهب إلى الهند ما قيمته (3.950) روبية هندية وبلغت كميتها (195) طنًا[442]. وبلغ سعر الطن (20) روبية هندية. وبلغت نسبة قيمة التمور من القيمة الإجمالية للصادرات تلك السنة أقل من (4%).

وشهدت القيمة الإجمالية لصادرات ميناء الكويت انخفاضًا في سنة (1939-1940) فبلغت (1.884.999) روبية هندية[443]. مسجلة انخفاضًا بنسبة (16%) بينما قفزت قيمة صادرات التمور بواسطة البواخر والسفن الشراعية إلى قيمة غير مسبوقة بزيادة نسبتها (297%) حيث بلغت قيمتها (321.333) روبية هندية وكميتها (4.494) طنًا[444] منخفضة بنسبة (16%) وبلغ معدل سعر الطن (72) روبية هندية، مرتفعًا بصورة حادة بنسبة بلغت نسبتها (380%). وبلغت قيمة ما شحن منها بالبواخر حوالي (5.980) روبية هندية، وكميته (102) طنًا. وبلغ معدل سعر الطن (59) روبية هندية، وكانت حصة الهند منها ما قيمته (1.450) روبية هندية، وكميته (18) طنًا. وبلغ سعر الطن منها (81) روبية هندية، وصُدر منها إلى بلدان أخرى ما قيمته (4.530) روبية هندية، وكميته (84) طنًا[445]. وبمعدل سعر(54) روبية هندية للطن الواحد. أما صادرات التمور بواسطة السفن

الشرعية فقد بلغت قيمتها (315.353) روبية هندية، وبلغت الكمية (4.392) طنًا. وصدر منها إلى الساحل المتصالح بقيمة (103.139) روبية هندية وكمية (1.531) طنًا. وبلغ سعر الطن (67) ونالت الهند ما قيمته (212.214) روبية هندية وكميته (2.861) طنًا[446]. وبسعر (74) للطن الواحد. وارتفعت نسبة قيمة التمور من القيمة الإجمالية للصادرات تلك السنة نتيجة لارتفاع قيمة صادراتها فبلغت (17%).

وكان بعض التجار و(نواخذة) النقل التجاري يقومون بتدوين صادراتهم من التمور في دفاتر حساباتهم وتقويماتهم، ومنها ما سجله (النوخذة) «عبد الحميد العبدالجادر» في تقويمه، في سنة (1938) مسجلاً أنه شحن تمورًا من البصرة متوجهًا بها إلى ميناء كراتشي، ووزنها (263) منًّا من تمر الساير، وهو ما يعادل (20) طنًا[447] وذكر كذلك أنه في سنة (1939) شحن (998) منا من تمر الساير إلى ميناء كراتشي وهو ما يعادل وزنه (75) طنًا[448].

وفي عام (1939) شُحنت حوالي خمس وسبعين (75) سفينة كويتية بتمور البصرة سعة الواحدة منها حوالي (225) طنا لتفرغ حمولتها في موانئ الهند، فكمية ما شحنته تلك السفن معًا زهاء (16.875) طنًا في تلك السنة [449]، وكان زهاء (30%) من تلك السفن تقوم برحلتين في السنة للموانئ الهندية[450].

يتضح مما تقدم أن تجارة التمور لم تكن تجارة ثانوية، بل كانت تجارة أساسية ومهمة اعتمد عليها سكان الكويت كمادة غذائية وكسلعة تجارية، بذلوا جهدًا في نقلها وتسويقها وكانت ذات مردود مالي جيد. وبالرغم من صمودها في مواجهة الظروف السياسية والأمنية والاقتصادية التي ألمت بالمنطقة خلال تلك الفترة، إلا أنها تأثرت سلبًا بالظروف الطارئة مما أدى إلى انخفاض قيمتها في بعض السنوات شأنها في ذلك شأن أنواع التجارات الأخرى. كذلك تتضح الصلة الوثيقة بين تجارة التمور وتجارة اللؤلؤ.

جدول (9) صادرات التمور من ميناء الكويت خلال(1914-1939)

السنة	القيمة الإجمالية لصادرات السلع المختلفة بالروبية الهندية	النسبة المئوية للزيادة أو النقصان مقارنة بالسنة الماضية٪	الموانئ المستوردة بواسطة البواخر			الموانئ المستوردة بواسطة السفن			القيمة الإجمالية للتمور بالروبية الهندية	النسبة المئوية للزيادة أو النقصان مقارنة بالسنة الماضية٪	النسبة المئوية لقيمة صادرات التمور من القيمة الإجمالية للصادرات	الكمية الإجمالية للتمور المصدرة بالطن	النسبة المئوية للزيادة أو النقصان مقارنة بالسنة الماضية٪	معدل سعر الطن	النسبة المئوية للزيادة أو النقصان مقارنة بالسنة الماضية٪
			الميناء	الكمية	القيمة	الميناء	الكمية	القيمة							
1914	641،100	-	الهند	25	3،285	الهند	37	2،745	6،030	-	0،9	62	-	97	-
1915	1،691،355	164+	-	-	-	الهند	113	7،500	7،500	24+	0،4	113	82+	66	32-
1916	2،287،950	35+	-	-	-	الهند	150	10،005	10،005	33+	0،4	150	33+	67	2+
1917	3،951،675	73+	-	-	-	الهند	281	24،480	24،480	145+	0،6	282	88+	87	30+
1918	3،891،585	2-	-	-	-	الهند	508	65،025	65،025	166+	1،6	508	80+	128	47+
1919	4،141،380	6+	-	-	-	الهند	2،187	197،715	197،715	204+	4،7	2،187	331+	90	30-
1920	6،695،970	62+	-	-	-	الهند الساحل الفارسي البحرين الساحل المتصالح	498 88 516 833	47،445 9،495 55،890 89،535	202،365	3+	3،0	1،935	11-	105	16+
1921	8،153،640	22+	-	-	-	الهند الساحل الفارسي الساحل المتصالح العراق	414 35 2،339 0،2	39،825 3،990 224،760 45	268،620	32+	3،2	2،788	43+	96	8-
1922	8،271،900	1+	الساحل المتصالح الهند	0،15 115	645 5،670	الساحل الفارسي الساحل المتصالح الهند بلدان أخرى	73 2،507 535 224	3،075 109،200 21،420 10،560	150،570	44-	1،8	3،454	24+	44	54-
1923	4،148،115	50-	الساحل المتصالح الهند	410 2،193	10،920 67،425	الساحل الفارسي الساحل المتصالح العراق الهند	70 1،872 11 53	2،220 64،530 345 2،475	147،915	2-	3،6	4،609	33+	32	27-
1924	8،199،765	97+	الساحل الفارسي الساحل المتصالح الهند	8 35 881	120 1،470 66،630	الساحل الفارسي الساحل المتصالح العراق الهند	52 1،874 1 96	5،790 124،545 60 5،805	204،420	38+	2،4	2،947	36-	69	116+
1925	3،701،190	55-	الساحل المتصالح الهند الساحل الفارسي	22 155 0،25	4،140 14،100 15	الساحل المتصالح الهند العراق الساحل الفارسي	892 342 1 47	100،155 25،575 60 7،185	151،230	26-	4	1،459	50-	104	51+
1926	1،379،205	63-	الهند	196	20،325	الساحل المتصالح الهند العراق الساحل الفارسي بلدان أخرى	829 313 0،45 3 132	45،075 34،365 75 630 14،985	115،455	23-	8،3	1،473	1+	78	25-

1927	3،291،555	139+	الهند	81	6،735	الساحل المتصالح العراق الساحل الفارسي	2،154 22 12	111،780 1،545 675	120،735	5+	3،6	2،269	54+	53	32-
1928	3،121،710	5-	الساحل المتصالح الهند الساحل الفارسي	689 48 -	43،785 3،285 435	الهند العراق	735 1	35،280 60	82،845	31-	2،6	1،473	35-	56	6+
1929	2،743،500	12-	الساحل المتصالح الهند الساحل الفارسي	0،3 0،8 -	150 315 15	الساحل المتصالح العراق بلدان أخرى	546 5 194	47،610 405 5،985	54،480	34-	1،9	746	49-	73	30+
1930	2،951،295	8+	الساحل المتصالح الهند الساحل الفارسي	12 0،3 1	390 30 75	الساحل المتصالح الساحل الفارسي	2،023 7	60،645 300	61،440	13+	2	2،043	174+	30	59-
1931	1،595،927	46-	الهند	2	68	الساحل المتصالح الهند العراق	2،288 156 0،15	44،766 4،160 10	49،004	20-	3	2،446	20+	20	33-
1932	1،111،881	30-	الهند	1	45	الساحل المتصالح الهند العراق	887 75 5	28،329 1،334 303	30،011	39-	2،6	968	60-	31	55+
1933	1،417،745	28+	الساحل المتصالح الهند	1،2 0،15	12 15	الساحل المتصالح الهند العراق	838 21 1	76،493 710 16	77،246	157+	5،4	861	11-	90	190+
1934	1،202،316	15-	الهند	2	149	الساحل المتصالح	1،327	54،842	54،991	29-	4،5	1،329	54+	41	54-
1935	1،421،840	18+	-	-	-	الساحل المتصالح الهند بلدان أخرى	1،612 105 0،25	40،129 4،200 9	44،338	19-	3،1	1،717	29+	26	37-
1936	1،582،245	11+	الساحل المتصالح	1،5	38	الساحل المتصالح الهند	1،652 281	54،047 12،000	66،085	49+	4،1	1،935	13+	34	31+
1937	2،320،075	47+	الساحل المتصالح الهند بلدان أخرى	8 46 70	200 1،290 2،830	الساحل المتصالح الهند	5،664 15	125،025 344	129،689	96+	5،5	5،803	200+	22	35-
1938	2،256،564	3+	-	-	-	الساحل المتصالح الهند	5،137 195	76،993 3،950	80،943	38-	3،5	5،332	8-	15	32-
1939	1،884،999	16-	الهند بلدان أخرى	18 84	1،450 4،530	الساحل المتصالح الهند	1،531 2،861	103،139 212،214	321،333	297+	17	4،494	16-	72	380+

قامت الباحثة بجمع مادة الجدول من السجل التجاري للكويت للسنوات من (1914-1940) ، ثم استخرجت النسب الظاهرة في الجدول Trade Reports Kuwait,vol 1 and vol

يظهر الجدول رقم (9) صادرات التمور من الكويت عدة أمور منها:

- تأثر تجارة التمور بالحرب العالمية الأولى حيث انخفضت قيمة الصادرات من الكويت خلال المدة من (1915-1916). ومع قرب انتهاء الحرب تحسنت أحوال تجارة التمور مما أدى إلى ارتفاع قيمة الصادرات منها وكميتها، حتى بلغت ذروة ارتفاعها في سنة (1919) حين وصلت نسبة الزيادة إلى (204%).

- تذبذبت قيمة وكمية صادرات التمور منذ سنة (1920) متأثرة بالقطيعة الاقتصادية بين الكويت ونجد.

- ارتفعت قيمة صادرات التمور منذ سنة (1938) على إثر تخفيف الحظر الاقتصادي على المتاجرة مع نجد.

- وصلت نسبة قيمة صادرات التمور من القيمة الإجمالية في سنة (1939-1940) بواسطة السفن المحلية إلى نسبة غير مسبوقة وهي (17%). وذلك نتيجة لاندلاع الحرب العالمية الثانية وكان التجار الكويتيون يحسنون استغلال تلك الفرص كما حدث في أثناء الحرب العالمية الأولى.

المبحث الثاني: صادرات التمور من ميناء البحرين بين عامي (1914-1939)

اكتسبت البحرين أهمية اقتصادية كبيرة بين مجاوريها فقد كانت مركزًا تجاريًا وسوقًا للمنطقة المحيطة بها في البر الرئيس، واعتبر ميناؤها ميناء عبور ومركزًا لإعادة التصدير[451]. فالبضائع الواردة إلى ميناء البحرين تتم إعادة تصديرها إلى كل من قطر والقطيف والإحساء وبلاد فارس[452]. وشكلت الرسوم الضريبية التي فرضتها الجمارك البحرينية مصدرًا من مصادر دخل الحكومة ومنها تلك المفروضة على السلع معادة التصدير ومن ضمنها التمور[453].

نشبت الحرب العالمية الأولى في سنة (1914) وأثرت بشكل عام على التجارة في البحرين فقد انحدرت قيمة صادرات البحرين الإجمالية من (26.100.120) روبية هندية في سنة (1913-1914) إلى (6.924.360) روبية هندية في سنة (1914-1915)[454]. وانحدرت كذلك قيمة صادرات التمور من (129.105) روبية هندية إلى (104.580) روبية هندية في تلك السنة[455]. ولا شك في أن صادرات التمور من البحرين قد تأثرت أيضًا باضطراب الأمن في منطقة الإحساء على أثر المواجهات التي حدثت بين قبيلة العجمان والإمام ابن سعود، وقد وقعت تلك المواجهات في القيظ وقت نضوج التمر[456]. واتجهت صادرات البحرين من التمور في تلك السنة لعدد من الموانئ فنال الساحل المتصالح منها ما قيمته (345) روبية هندية، ونالت البصرة ما قيمته (45) روبية هندية، ونالت الهند ما قيمته (102.825) روبية هندية، وذهب إلى الساحل الفارسي ما قيمته (30) روبية هندية، وزنجبار (1.335) روبية هندية. ولم تذكر كميات التمور المصدرة إلى موانئ البلدان السابقة. وبلغت نسبة صادرات التمور من القيمة الإجمالية لصادرات تلك السنة أقل من (2%)[457]. وبلغت قيمة العوائد الضريبية المفروضة على تجارة تصدير التمور (5.229) روبية هندية.

واستمرت قيمة صادرات البحرين في الانخفاض في سنة (1915-1916) فبلغت (5.533.545) روبية هندية[458]. مسجلة نسبة انخفاض بلغت (20%). وانخفضت كذلك قيمة صادرات التمور بنسبة بلغت (5%) إذ كانت قيمتها (99.255) روبية هندية وكميتها (620) طنًا وبلغ سعر الطن (160) روبية هندية. وصُدر منها إلى الهند بقيمة (95.400) روبية هندية وبكمية (596) طنًا وبلغ سعر الطن الواحد منها (160) روبية هندية، وإلى الساحل الفارسي بقيمة (3.855) روبية هندية وبكمية بلغت (24) طنًا وبلغ سعر الطن منها (161) روبية هندية[459].(3) وبلغت نسبة صادرات التمور من القيمة الإجمالية للصادرات أقل من (2%). وبلغت قيمة العوائد الضريبية المفروضة على تجارة تصدير التمور (4.963) روبية هندية. وجاء الانخفاض في إجمالي الصادرات ومنها التمور كنتيجة لسحب بواخر الشركة البريطانية الهندية للملاحة البحرية وإغلاق شط العرب جراء العمليات الحربية، وتأثر الصادرات بالاضطرابات في نجد[460].

وارتفعت قيمة صادرات البحرين في سنة (1916-1917) بسبب تحسن سوق اللؤلؤ فبلغت القيمة (11.699.145) روبية هندية[461]. مسجلة ارتفاعًا كبيرًا بلغت نسبته (111%). إلا أن استمرار المواجهات بين قبيلة العجمان وبين ابن سعود أدى إلى اضطراب الأمن على الطرق التجارية[462]. فأثر ذلك على تجارة تصدير التمور من البحرين التي كانت تعتمد على إعادة تصدير تمور الإحساء. فانخفضت قيمة ما صدرته البحرين من تمور في تلك السنة بنسبة بلغت (20%) حيث بلغت قيمتها (79.005) روبية هندية وكميتها (490) طنًا وبلغ سعر الطن زهاء (161) روبية هندية، وكل الكمية المصدرة ذهبت إلى الهند[463]. وبلغت نسبة قيمة صادرات التمور من القيمة الإجمالية للصادرات تلك السنة أقل من (1%). وبلغت قيمة العائد الضريبي المفروض على تجارة تصدير التمور (3.950) روبية هندية.

وواصلت قيمة الصادرات الإجمالية إلى ميناء البحرين في سنة (1917-1918) ارتفاعها حيث بلغت (12.258.645) روبية هندية[464]. مرتفعة بنسبة بلغت (5%). وارتفعت معها قيمة صادرات التمور بنسبة كبيرة بلغت (60%) إذ بلغت قيمتها (126.360) روبية هندية وبلغت كميتها (780) طنًا وبلغ سعر الطن (162) روبية هندية. وذهب منها إلى الموانئ الهندية ما قيمته (121.500) روبية هندية وكميته (750) طنًا وبلغ سعر الطن (162)، ونال الساحل الفارسي منها ما قيمته (4.860) روبية هندية وكميته (30) طنًا فقط وبلغ سعر الطن (162) روبية هندية[465].

وانخفضت نسبة قيمة صادرات التمور بالنسبة للقيمة الإجمالية لصادرات البحرين إلى (1%). وارتفعت قيمة العوائد الضريبية المستوفاة من تجارة تصدير التمور في البحرين إلى (6.318) روبية هندية.

واستمرت قيمة صادرات البحرين في الارتفاع في سنة (1918-1919) فبلغت (19.767.165) روبية هندية مسجلة نسبة ارتفاع بلغت (61%)، وذلك بسبب زيادة الطلب على اللؤلؤ وارتفاع ثمنه[466]. وارتفعت كذلك قيمة صادرات التمور بنسبة (46%) فبلغت قيمتها (183.900) روبية هندية، وبلغت كميتها (667) طنًا وبلغ سعر الطن (276) روبية هندية. وذهب من تلك الصادرات إلى الساحل المتصالح ما قيمته (67.590) روبية هندية وكميته (269) طنًا وبلغ سعر الطن (251) روبية هندية، وإلى الهند ما قيمته (107.235) روبية هندية وكميته (375) طنًا وبلغ سعر الطن (286) روبية هندية. أما حصة الساحل الفارسي فقد كانت الأقل حيث بلغت قيمتها (9.075) روبية هندية، وكميتها (23) طنًا وارتفع سعر الطن إلى (395) روبية هندية[467] وبلغت نسبة قيمة صادرات التمور من القيمة الإجمالية للصادرات تلك السنة أقل من (1%). وارتفعت قيمة العوائد الضريبية المفروضة على تجارة تصدير التمور إلى (9.195) روبية هندية.

ومما يلاحظ على سعر طن التمور معادة التصدير من البحرين ارتفاعه بشكل كبير عند مقارنته بسعر الطن المماثل المصدر من الكويت والساحل المتصالح، وهناك عدة احتمالات لتفسير هذه الحال منها أن عملية إعادة تصدير التمور من الكويت لا تفرض عليها الحكومة الكويتية ضريبة، فقد عمدت الحكومة إلى جعلها حرة من غير ضريبة محددة كما مر في الفصل الأول، على العكس من البحرين التي فرضت على تجارة التمور رسومًا ثابتة بلغت نسبتها (5%) من قيمة السلعة. وكانت الكويت تعتمد كذلك على سفنها الشراعية في تجارة إعادة تصدير التمور أكثر من اعتمادها على البواخر بعكس البحرين التي تعتمد على البواخر وعلى السفن الخليجية في عملية نقل وتوزيع التمور لحساب تجارها. وتمر تجارة التمور في الكويت بمرحلة واحدة وهي تحميل التمور من شط العرب وتوزيعها على مختلف الموانئ، وهناك بعض التمور التي تدخل الكويت وتخزن من أجل إعادة تصديرها لموانئ الساحل الإفريقي واليمن أو إعادة تصديرها في الرحلة الثانية للسفن الكويتية وهي ما تعرف (بالمطراش الثاني) وهذا ما سيأتي بيانه في الفصل الثالث. أما تجارة إعادة تصدير التمور في البحرين فإنها تمر بمراحل أكثر وبتكلفة أكثر، وذلك بسبب طبيعة البحرين الجغرافية على اعتبار أنها جزيرة ليس لها طرق خارجية برية تربطها ببلدان الخليج العربي

كالسعودية والساحل المتصالح، وبالتالي تصلها التمور السعودية عبر السفن والمراكب التي تحملها من القطيف والجبيل إلى البحرين. وأثناء خروجها من السعودية تحسب عليها ضريبة ثابتة مقدارها (5%)[468] من قبل الجمارك السعودية، وعندما تصل إلى البحرين يتم فرض رسوم ضريبية باعتبارها من الواردات مقدارها (5%) الأمر الذي يزيد من سعرها. إضافة إلى ارتفاع سعر التمور السعودية التي تعيد البحرين تصديرها أكثر من التمور العراقية التي تعيد الكويت تصديرها.

وعادت قيمة صادرات البحرين الإجمالية إلى الانخفاض في سنة (1919-1920) فبلغت (14.195.160) روبية هندية[469]. (1) منخفضة بنسبة (28%) ولكن قيمة صادرات التمور ارتفعت ارتفاعًا كبيرًا بنسبة (24%) فبلغت قيمتها (228.495) روبية هندية، وكميتها (807) طنًا وبلغ سعر الطن (283) روبية هندية. وصُدر منها إلى الساحل المتصالح ما قيمته (69.540) روبية هندية وكميته (244) طنًا وبسعر (285) روبية هندية للطن الواحد، والباقي ذهب إلى الهند بقيمة (158.955) روبية هندية وبكمية (563) طنًا وبسعر (282) روبية هندية للطن الواحد[470]. وبلغت نسبة قيمة صادرات التمور من القيمة الإجمالية لصادرات البحرين تلك السنة أقل من (2%). وبلغت قيمة العوائد الضريبية المفروضة على تجارة تصدير التمور (11.425) روبية هندية.

وانحدرت قيمة صادرات البحرين الإجمالية خلال سنة (1920-1921) إلى أقل من النصف حيث بلغت (6.195.990) روبية هندية بسبب ضعف سوق اللؤلؤ[471]. مسجلة انخفاضًا بنسبة (56%) وانحدرت معها قيمة صادرات التمور بنسبة (96%) تقريبًا إذ بلغت قيمتها (10.275) روبية هندية وكميتها إلى (41) طنًا وبسعر (251) روبية هندية للطن الواحد[472]. وتوزعت تلك الكمية على الساحل المتصالح بقيمة (4.410) روبية هندية، وكمية (10) أطنان وبسعر (441) روبية هندية للطن للواحد وقد يعود سبب ارتفاعه إلى نوعه، وإلى الهند بقيمة (5.370) روبية هندية وكمية (27) طنًا وبسعر الطن (199) روبية هندية للطن. ونال الساحل الفارسي ما قيمته (495) روبية هندية وكميته (4) أطنان فقط وبلغ سعر الطن (124) روبية هندية[473]. وشكلت قيمة صادرات التمور من القيمة الإجمالية للصادرات تلك السنة نسبة ضئيلة جدًا لا تتعدى (0.1%). وانحدرت قيمة العائد الضريبي إلى (514) روبية هندية في تلك السنة[474].

وعادت قيمة الصادرات الإجمالية من البحرين إلى الارتفاع في سنة (1921-1922) فبلغت (8.265.225) روبية هندية[475] مرتفعة بنسبة (33%). وقفزت قيمة صادرات التمور بنسبة كبيرة

بلغت (850%) إذ ارتفعت قيمتها إلى (97.590) روبية هندية. ولم تذكر الإحصاءات المسجلة كمية ما صدر منها في تلك السنة والسنوات اللاحقة إلى سنة (1931). وتوزعت تلك الصادرات على الساحل المتصالح بقيمة (88.710) روبية هندية، والهند بقيمة (8.880) روبية هندية[476]. فيما بلغت نسبة صادرات التمور من القيمة الإجمالية لصادرات البحرين تلك السنة أكثر من (1%).وبلغت قيمة العائد الضريبي (4.880) روبية هندية.

واستمرت قيمة صادرات البحرين الإجمالية في الارتفاع خلال سنة (1922-1923) فبلغت قيمتها (12.008.835) روبية هندية[477]. بنسبة ارتفاع بلغت (45%) وقفزت قيمة صادرات التمور إلى (364.020) روبية هندية مسجلة زيادة بنسبة (273%)، وصدر منها إلى الساحل المتصالح ما قيمته (1.920) روبية هندية، وإلى الهند ما قيمته (357.315) روبية هندية. أما الصادرات إلى الساحل الفارسي فبلغت (4.785) روبية هندية[478]. وبلغت نسبة قيمة صادرات التمور من القيمة الإجمالية لصادرات البحرين في تلك السنة (3%). وارتفعت قيمة العائد الضريبي إلى (18.201) روبية هندية.

وواصلت قيمة الصادرات الإجمالية إلى ميناء البحرين ارتفاعها في سنة (1923-1924) حيث بلغت (13.328.085) روبية هندية[479]. مرتفعة بنسبة (11%) وقد انعكست تقلبات أسعار اللؤلؤ على المحاصيل الأخرى فهبطت أسعار التمر خلال سنة (1924)[480]. لذا انخفضت قيمة صادراتها فبلغت (275.625) روبية هندية مسجلة انخفاضًا بنسبة (24%)، وتوزعت تلك الصادرات من التمور على موانئ الساحل المتصالح بقيمة بلغت (24.150) روبية هندية، والهند بقيمة (244.890) روبية هندية، والساحل الفارسي بقيمة (6.585) روبية هندية[481]. وبلغت نسبة قيمة صادرات التمور بالنسبة للقيمة الإجمالية (2%)[482]. وانخفضت قيمة العائد الضريبي إلى (13.781) روبية هندية.

وشهدت قيمة صادرات البحرين ارتفاعًا خلال سنة (1924-1925) بسبب تحسن سوق اللؤلؤ فبلغت قيمتها (19.878.660) روبية هندية[483]. مسجلة نسبة ارتفاع بلغت (49%) إلا أن قيمة صادرات التمور انخفضت بنسبة بسيطة بلغت (1%) فقط، حيث بلغت قيمتها (273.525) روبية هندية، وتوزعت تلك التمور بين الساحل المتصالح بقيمة (64.590) روبية هندية، والهند بقيمة (188.430) روبية هندية، والساحل الفارسي بقيمة (4.185) روبية هندية، وإلى البصرة

بقيمة (4.650) روبية هندية. وصدرت البحرين تلك السنة تمورًا إلى إفريقيا بقيمة (9.630) روبية هندية، وإلى عدن أيضًا بقيمة (2.040) روبية هندية[484]. وبلغت نسبة قيمة صادرات التمور من القيمة الإجمالية للصادرات تلك السنة أكثر من (1%). وبلغت قيمة العائد الضريبي (13.676) روبية هندية.

وسجلت قيمة الصادرات الإجمالية من ميناء البحرين خلال سنة (1925-1926) مبلغًا مقداره (17.321.655) روبية هندية[485]. منخفضة بنسبة (13%) ولكن قيمة صادرات التمور ارتفعت إلى (292.770) روبية هندية وبنسبة بلغت (7%). وصدرت البحرين تمورها إلى الساحل المتصالح بقيمة (70.020) روبية هندية، وإلى الهند بقيمة (212.085) روبية هندية، وإلى الساحل الفارسي بقيمة (6.165) روبية هندية، وصدرت لأول مرة إلى تركيا ما قيمته (4.500) روبية هندية[486]. وبلغت نسبة قيمة صادرات التمور من القيمة الإجمالية للصادرات تلك السنة أقل من (2%) وارتفعت قيمة العائد الضريبي إلى (14.639) روبية هندية.

وعادت قيمة صادرات البحرين إلى الانخفاض خلال سنة (1926-1927) حيث بلغت (16.731.435) روبية هندية[487]. مسجلة انخفاضا بنسبة (3%). ولكن قيمة صادرات التمور قفزت إلى (651.825) روبية هندية مسجلة ارتفاعًا هائلاً بنسبة (123%). وصدرت تلك التمور إلى الساحل المتصالح بقيمة (130.755) روبية هندية، وإلى الهند بقيمة (510.690) روبية هندية، وإلى الساحل الفارسي بقيمة (7.320) روبية هندية وإلى إفريقيا بقيمة (1.500) روبية هندية. وكانت قيمة الصادرات إلى البصرة هي الأقل حيث بلغت (1.560) روبية هندية[488]. وزادت نسبة قيمة صادرات التمور من القيمة الإجمالية للصادرات تلك السنة زيادة كبيرة فبلغت (4%) تقريبًا أما العائد الضريبي فبلغ إلى (32.591) روبية هندية.

وواصلت قيمة صادرات البحرين انخفاضها في سنة (1927-1928) وبنسبة بلغت (9%) حيث كانت قيمتها (15.210.615) روبية هندية[489]. وانحدرت قيمة صادرات التمور بنسبة بلغت (44%) حيث بلغت تلك السنة (366.060) روبية هندية. صدر منها إلى الساحل المتصالح ما قيمته (132.495) روبية هندية، وإلى الهند ما قيمته (200.445) روبية هندية، وإلى الساحل الفارسي ما قيمته (15.270) روبية هندية، وإلى إفريقيا ما قيمته (16.890) روبية هندية وكانت قيمة الصادرات إلى البصرة هي الأقل حيث بلغت (960) روبية هندية فقط[490]. وبلغت نسبة قيمة

صادرات التمور من القيمة الإجمالية للصادرات تلك السنة أكثر من (2%). وعادت قيمة العائد الضريبي إلى الانخفاض فبلغت (18.303) روبية هندية. وواصلت قيمة صادرات البحرين الإجمالية انخفاضها بنسبة طفيفة خلال سنة (1928-1929) فبلغت (14.905.875) روبية هندية[491]. وحدث تلك السنة ركود في تجارة التمور أثر على قيمة صادراتها[492] فانخفضت قيمتها إلى (346.395) روبية هندية وبنسبة بلغت (5%) وصدرت تلك التمور إلى الساحل المتصالح بقيمة (83.805) روبية هندية، وإلى الهند بقيمة (203.535) روبية هندية، وإلى الساحل الفارسي بقيمة بلغت (4.620) روبية هندية. وبلغت قيمة صادرات التمور إلى إفريقيا (39.675) روبية هندية وإلى البصرة بقيمة (3.030) روبية هندية فقط. ولأول مرة صدرت البحرين في تلك السنة تمورًا إلى أوربا بقيمة بلغت (11.730) روبية هندية[493]. وبلغت نسبة قيمة صادرات التمور من القيمة الإجمالية للصادرات تلك لسنة أكثر من(2%). وبلغت قيمة العائد الضريبي (17.320) روبية هندية.

واصلت قيمة صادرات البحرين في سنة (1929-1930) انخفاضها بسبب اضطرابات الأمن في نجد وضعف سوق اللؤلؤ، فبلغت قيمتها (13.313.475) روبية هندية[494]. وامتداد تأثيرات الكساد العالمي فسجلت انخفاضًا بنسبة (11%) ولكن قيمة صادرات التمور ارتفعت بصورة ملحوظة فبلغت (410.025) روبية هندية، مسجلة بذلك ارتفاعًا بنسبة (18%).ووزعت تلك التمور على الساحل المتصالح بقيمة (109.380) روبية هندية، والهند (231.975) روبية هندية، والساحل الفارسي بقيمة (2.235) روبية هندية. فيما نالت إفريقيا ما قيمته (37.800) روبية هندية، وأوربا ما قيمته (28.635) روبية هندية[495]. وكانت نسبة قيمة صادرات التمور من القيمة الإجمالية للصادرات من البحرين تلك السنة (3%). وارتفع العائد الضريبي إلى (20.501) روبية هندية.

وانحدرت قيمة صادرات البحرين الإجمالية في سنة (1930-1931) فبلغت (8.056.780) روبية هندية، بانخفاض بلغت نسبته (39%) وذلك بسبب ركود سوق اللؤلؤ نتيجة لمنافسة اللؤلؤ الياباني المستزرع[496]. وبسبب الاضطرابات العنيفة في البحرين التي قام بها بعض الغواصين[497]. فضلاً عن الكساد العالمي، وأثّرت تلك الأوضاع على قيمة صادرات التمور أيضًا فانحدرت بصورة ملحوظة حتى بلغت (154.485) روبية هندية، مسجلة انخفاضًا كبيرًا بلغت نسبته (62%).

وصدرت تلك التمور إلى موانئ الساحل المتصالح بقيمة (10.215) روبية هندية، وإلى الهند بقيمة بلغت (143.475) روبية هندية، وإلى الساحل الفارسي بقيمة (795) روبية هندية[498]. وبلغت نسبة قيمة صادرات التمور من القيمة الإجمالية للصادرات تلك السنة أقل من (2%). وبلغت قيمة العائد الضريبي (7.724) روبية هندية.

وواصلت قيمة صادرات البحرين انخفاضها خلال سنة (1931-1932) فبلغت (7.377.200) روبية هندية[499]. بنسبة (8%) كما واصلت قيمة صادرات التمور في تلك السنة انحدارها بنسبة (11%) حيث بلغت (137.415) روبية هندية، وصدرت تلك التمور إلى موانئ الساحل المتصالح بقيمة (10.680) روبية هندية، وإلى الهند بقيمة (104.625) روبية هندية وإلى الساحل الفارسي بقيمة بلغت (3.045) روبية هندية. ونال العراق منها ما قيمته (180) روبية هندية، وصدرت البحرين تلك السنة لأول مرة تمورًا إلى سنغافورة بقيمة (5.805) روبية هندية وإلى جاوا بقيمة (13.050) روبية هندية. وإلى إنجلترا بقيمة (30) روبية فقط[500]. وكانت نسبة قيمة صادرات التمور من القيمة الإجمالية للصادرات البحرينية تلك السنة أقل من (2%). وبلغت قيمة العائد الضريبي إلى (6.871) روبية هندية.

واستمرت قيمة الصادرات الإجمالية من البحرين في الانخفاض سنة (1932-1933) فبلغت (6.094.210) روبية هندية[501]. منخفضة بنسبة (17%). إلا أن قيمة صادرات التمور في تلك السنة ارتفعت بنسبة (40%) حيث وصلت قيمتها إلى (191.880) روبية هندية. وصدر منها إلى موانئ الساحل المتصالح بقيمة (9.880) روبية هندية، وذهب أكثرها إلى الهند بقيمة بلغت (170.590) روبية هندية، وكان منها تمور مجففة كميتها (1.130) طنًا[502]، ونال الساحل الفارسي ما قيمته (8.870) روبية هندية. وإفريقيا ما قيمته (2.540) روبية هندية[503]. كما ارتفعت أيضًا نسبة قيمة صادرات التمور من القيمة الإجمالية للصادرات من البحرين تلك السنة إلى أكثر من (3%). وبلغ العائد الضريبي (9.594) روبية هندية.

وعادت قيمة الصادرات الإجمالية من البحرين إلى الارتفاع بصورة ملحوظة خلال سنة (1933-1934) فبلغت (6.754.800) روبية هندية[504]. إلا أن قيمة صادرات التمور في تلك السنة سجلت انخفاضًا نسبته (17%) حيث بلغت (159.550) روبية هندية. وذهب منها إلى موانئ الساحل المتصالح ما قيمته (44.940) روبية هندية. ونالت الهند ما قيمته (101.810) روبية هندية

منها تمور مجففة كميتها (761) طنًا، والساحل الفارسي بما قيمته (4.880) روبية هندية. ونال العراق ما قيمته (110) روبية هندية، وسنغافورة ما قيمته (7.500) روبية هندية وإفريقيا ما قيمته (290) روبية هندية وكانت انجلترا الأقل إذ بلغت حصتها (20) روبية هندية فقط[505]. وبلغت نسبة قيمة صادرات التمور من القيمة الإجمالية للصادرات تلك السنة أكثر من (2%) وانخفض العائد الضريبي إلى (7.978) روبية هندية.

وعادت قيمة الصادرات الإجمالية من البحرين تتدنى في سنة (1934-1935) إلى (6.241.460) روبية هندية[506]. منخفضة بنسبة (8%) ولكن قيمة صادرات التمور في تلك السنة ارتفعت بنسبة كبيرة هو (41%) فبلغت (225.410) روبية هندية. وصدر من تلك التمور إلى موانئ الساحل المتصالح بقيمة (32.850) روبية هندية، وذهب أكثرها إلى الهند بقيمة (192.040) روبية هندية، منها تمور مجففة بلغت كميتها (122) طنًا، وإلى الساحل الفارسي بقيمة (460) روبية هندية. وصدرت البحرين لأول مرة في تلك السنة تمورًا إلى أمريكا بقيمة (60) روبية هندية فقط[507]. ولعلها عينة للعرض هناك وارتفعت نسبة قيمة صادرات التمور من

القيمة الإجمالية للصادرات البحرينية تلك السنة إلى ما يقارب (4%). وارتفعت قيمة العائد الضريبي إلى (11.271) روبية هندية.

وعادت القيمة الإجمالية لصادرات البحرين إلى الارتفاع في سنة (1935-1936) ارتفاعًا ملحوظا فبلغت (9.395.690) روبية هندية[508]. مسجلة ارتفاعًا بنسبة (51%) إلا أن قيمة صادرات التمور في تلك السنة انخفضت فبلغت (197.490) روبية هندية، مسجلة بذلك انخفاضًا بنسبة (12%). وصدرت تلك التمور إلى موانئ الساحل المتصالح بقيمة (14.985) روبية هندية، وإلى الهند بقيمة بلغت (177.745) روبية هندية منها تمور مجففة كميتها (1.156) طنًا وإلى الساحل الفارسي بقيمة بلغت (1.560) روبية هندية. وإلى العراق بقيمة (60) روبية هندية، وإلى إفريقيا بقيمة (410) روبية هندية. كما صدرت إلى انجلترا ما قيمته (2.720) روبية هندية، وإلى أمريكا ما قيمته (10) روبية هندية فقط[509]. وبلغت نسبة قيمة صادرات التمور من النسبة الإجمالية لقيمة الصادرات تلك السنة أكثر من (2%).وانخفضت قيمة العائد الضريبي إلى (9.875) روبية هندية.

وسجلت القيمة الإجمالية لصادرات البحرين خلال سنة (1936-1937) ارتفاعًا ملحوظًا فبلغت (10.200.065) روبية هندية بسبب تحسن تجارة اللؤلؤ[510]. مرتفعة بنسبة (9%) إلا أن قيمة صادرات التمور في تلك السنة بلغت (137.740) روبية هندية، مسجلة انخفاضًا ملحوظًا بلغت نسبته أكثر من (30%). وصدر من تلك التمور إلى موانئ الساحل المتصالح ما قيمته (21.700) روبية هندية، وإلى الهند ما قيمته (114.060) روبية هندية منها كمية من التمور المجففة بلغت (902) طنًا، وإلى الساحل الفارسي ما قيمته (590) روبية هندية. وصدر إلى إفريقيا بقيمة (280) روبية هندية، ولأول مرة صدرت البحرين تمورًا إلى مصر بقيمة (1.110) روبية هندية فقط[511]. وبلغت نسبة قيمة صادرات التمور من النسبة الإجمالية لقيمة الصادرات تلك السنة أكثر من (1%). وانخفضت قيمة العائد الضريبي إلى (6.887) روبية هندية.

وواصلت القيمة الإجمالية لصادرات البحرين ارتفاعها في سنة (1937-1938) فبلغت (11.996430) روبية هندية[512]. مرتفعة بنسبة (18%) كما ارتفعت قيمة صادرات التمور في تلك السنة أيضًا بنسبة (14%) فبلغت قيمتها (156.990) روبية هندية. وصدر منها إلى موانئ الساحل المتصالح ما قيمته (29.030) روبية هندية، وإلى الهند ما قيمته (123.010) روبية هندية منها كمية من التمور المجففة بلغت (1.090) طنًا، وإلى إفريقيا ما قيمته (4.950) روبية هندية[513]، وبلغت نسبة قيمة صادرات التمور من القيمة الإجمالية للصادرات تلك السنة أكثر من (1%). وارتفعت قيمة العائد الضريبي إلى (7.850) روبية هندية.

وارتفعت قيمة صادرات البحرين الإجمالية خلال سنة (1938-1939) فبلغت (2.0843.990) روبية هندية[514]. مسجلة نسبة ارتفاع بلغت (74%)، إلا أن قيمة صادرات التمور في تلك السنة ارتفعت بنسبة (19%) فبلغت (186.419) روبية هندية، وذهب من تلك التمور إلى موانئ الساحل المتصالح ما قيمته (10.400) روبية هندية، وإلى الهند ما قيمته (172.919) روبية هندية منها تمور مجففة بكمية (1.445) طنًا، وإلى الساحل الفارسي ما قيمته (400) روبية هندية، ونالت إفريقيا منها ما قيمته (800) روبية هندية، وسنغافورة ما قيمته (1.500) روبية هندية وإنجلترا ما قيمته (400) روبية فقط. (1) وبلغت نسبة قيمة صادرات التمور من القيمة الإجمالية للصادرات تلك السنة أقل من (1%) وارتفعت قيمة العائد الضريبي إلى (9.321) روبية هندية.

وانخفضت قيمة صادرات البحرين الإجمالية في سنة (1939-1940) فبلغت (12.976.230) روبية هندية.(2) وسجلت بذلك انخفاضا بنسبة (38%).وكذلك انخفضت قيمة صادرات التمور بنسبة (28%) فبلغت (133.800) روبية هندية، وصدرت تلك التمور إلى مكانين فقط هما موانئ الساحل المتصالح بقيمة (50.400) روبية هندية والهند بقيمة (83.400) روبية هندية ومنها تمور مجففة بكمية (1.363) طنًا. (3) وبلغت نسبة قيمة صادرات التمور من القيمة الإجمالية لصادرات البحرين تلك السنة (1%). وانخفضت قيمة العائد الضريبي إلى (6.690) روبية هندية.

وهكذا تذبذبت تجارة تصدير التمور من البحرين متأثرة بالأوضاع السياسية والاقتصادية والأمنية العامة وكان من عوامل تذبذب تلك التجارة ارتباطها بتجارة اللؤلؤ السلعة الأهم في البحرين وفي منطقة الخليج في تلك الحقبة الزمنية. وفي كل السنوات المستعرضة لم تخل كشوف الصادرات من وجود سلعة التمور فيها نظرًا لأهميتها كمادة غذائية مهمة وكسلعة تجارية.

جدول (10) صادرات التمور من ميناء البحرين خلال(1914-1939)

السنة	القيمة الإجمالية لصادرات السلع المختلفة بالروبية الهندية (RS)	النسبة المئوية للزيادة أو النقص مقارنة بالسنة الماضية٪	القيمة الإجمالية للتمور بالروبية الهندية (RS)	النسبة المئوية للزيادة أو النقص مقارنة بالسنة الماضية ٪	نسبة قيمة صادرات التمور من القيمة لإجمالية	العوائد الضريبية لصادرات التمور من البحرين (5٪)	موانئ البلدان المستوردة للتمور	قيمة صادرات التمور لميناء كل بلد (Rs)
1914	6،924،360	-	104،580	-	1،5	5،229	الساحل المتصالح البصرة الهند الساحل الفارسي زنجبار	345 45 102،825 30 1،335
1915	5،533،545	20-	99،255	5 -	1،7	4،963	الهند الساحل الفارسي	95،400 3،855
1916	11،699،145	111+	79،005	20 -	0،6	3،950	الهند	79،005
1917	12،258،645	5+	126،360	60+	1	6،318	الهند الساحل الفارسي	121،500 4،860
1918	19،767،165	61+	183،900	46+	0،9	9،195	الساحل المتصالح الهند الساحل الفارسي	67،590 107،235 9،075
1919	14،195،160	28-	228،495	24+	1،6	11،425	الساحل المتصالح الهند	69،540 158،955
1920	6،195،990	56-	10،275	96-	0،1	514	الساحل المتصالح الهند الساحل الفارسي	4،410 5،370 495
1921	8،265،225	33+	97،590	850+	1،1	4،880	الساحل المتصالح الهند	88،710 8،880
1922	12،008،835	45+	364،020	273+	3	18،201	الساحل المتصالح الهند الساحل الفارسي	1،920 357،315 4،785
1923	13،328،085	11+	275،625	24-	2	13،781	الساحل المتصالح الهند الساحل الفارسي	24،150 244،890 6،585
1924	19،878،660	49+	273،525	1-	1،3	13،676	الساحل المتصالح الهند الساحل الفارسي إفريقيا البصرة عدن	64،590 188،430 4،185 9،630 4،650 2،040

1925	17،321،655	13-	292،770	7+	1,6	14،639	الساحل المتصالح الهند الساحل الفارسي تركيا	70،020 212،085 6،165 4،500
1926	16،731،435	3-	651،825	123+	3,8	32،591	الساحل المتصالح الهند الساحل الفارسي إفريقيا البصرة	130،755 510،690 7،320 1،500 1،560
1927	15،210،615	9-	366،060	44-	2,4	18،303	الساحل المتصالح الهند الساحل الفارسي إفريقيا البصرة	132،495 200،445 15،270 16،890 960
1928	14،905،875	2-	346،395	5-	2,3	17،320	الساحل المتصالح الهند الساحل الفارسي إفريقيا البصرة أوربا	83،805 203،535 4،620 39،675 3،030 11،730
1929	13،313،475	11-	410،025	18+	3	20،501	الساحل المتصالح الهند الساحل الفارسي إفريقيا أوربا	109،380 231،975 2،235 37،800 28،635
1930	8،056،780	39-	154،485	62-	1,9	7،724	الساحل المتصالح الهند الساحل الفارسي	10،215 143،475 795
1931	7،377،200	8-	137،415	11-	1,8	6،871	الساحل المتصالح الهند الساحل الفارسي العراق سنغافورة جاوا انجلترا	10،680 104،625 3،045 180 5،805 13،050 30
1932	6،094،210	17-	191،880	40+	3,1	9،594	الساحل المتصالح الهند الساحل الفارسي إفريقيا	9،880 170،590 8،870 2،540

تابع جدول(10) صادرات التمور من ميناء البحرين خلال (1914-1939)

السنة	القيمة الإجمالية لصادرات السلع المختلفة بالروبية الهندية (RS)	النسبة المئوية للزيادة أو النقص مقارنة بالسنة الماضية٪	القيمة الإجمالية للتمور بالروبية الهندية (RS)	النسبة المئوية للزيادة أو النقص مقارنة بالسنة الماضية ٪	نسبة قيمة صادرات التمور من القيمة لإجمالية	العوائد الضريبية لصادرات التمور من البحرين (5٪)	موانئ البلدان المستوردة للتمور	قيمة صادرات التمور لميناء كل بلد(Rs)
1933	6،754،800	11+	159،550	17-	2،3	7،978	الساحل المتصالح	44،940
							الهند	101،810
							الساحل الفارسي	4،880
							العراق	110
							سنغافورة	7،500
							إفريقيا	290
							انجلترا	20
1934	6،241،460	8-	225،410	41+	3،6	11،271	الساحل المتصالح	32،850
							الهند	192،040
							الساحل الفارسي	460
							أمريكا	60
1935	9،395،690	51+	197،490	12-	2،1	9،875	الساحل المتصالح	14،985
							الهند	177،745
							الساحل الفارسي	1،560
							العراق	60
							إفريقيا	410
							انجلترا	2،720
							أمريكا	10
1936	10،200،065	9+	137،740	30-	1،3	6،887	الساحل المتصالح	21،700
							الهند	114،060
							الساحل الفارسي	590
							إفريقيا	280
							مصر	1،110
1937	11،996،430	18+	156،990	14+	1،3	7،850	الساحل المتصالح	29،030
							الهند	123،010
							إفريقيا	4،950
1938	20،843،990	74+	186،419	19+	8،9	9،321	الساحل المتصالح	10،400
							الهند	172،919
							الساحل الفارسي	400
							إفريقيا	800
							سنغافورة	1،500
							انجلترا	400
1939	12،976،230	38-	133،800	28-	1	6،690	الساحل المتصالح	50،400
							الهند	83،400

*قامت الباحثة بجمع مادة الجدول من السجل التجاري البحرين للسنوات من 2 Trade (1940-1914) ,vol 1 vol and Reports Bahrain ثم استخرجت النسب الظاهرة في الجدول

تتضح من الجدول رقم (10) لصادرات التمور من البحرين أمور عدة منها:

- بقاء صادرات التمور بندًا ثابتًا في قوائم صادرات البحرين طوال مدة الدراسة (1914-1939).

- اتساع الرقعة الجغرافية للدول المستوردة للتمور من البحرين حيث أنها ضمت القارات الأربع معا.

- تذبذب تجارة التمور خلال سنوات البحث بسبب ارتباطها الوثيق بتجارة اللؤلؤ وبالأوضاع الأمنية والاقتصادية الطارئة في تلك الحقبة، ففي سنوات الحرب العالمية الأولى (1914-1918) لم تتعد نسبة صادرات التمور من القيمة الإجمالية أكثر من (1.7%)، كما اتضح تأثرها بالكساد الاقتصادي العالمي في سنة (1929) حيث انخفضت القيمة الإجمالية للصادرات وقيمة التمور المصدرة أيضًا.

- استئثار الموانئ الهندية بالحصة الأكبر من صادرات تمور البحرين في كل سنوات البحث تقريبًا. ومن الملفت للنظر ظهور العراق مستوردًا لكميات صغيرة من تمور البحرين على الرغم من تصديرها كميات كبيرة من التمور، وقد يعود السبب إلى طلب موسري العراق أصنافًا ممتازة من تمور الإحساء التي كان تصديرها يتم عبر البحرين كما مر خلال صفحات البحث.

المبحث الثالث: صادرات التمور من موانئ الساحل المتصالح بين عامي (1914-1939)

تعد تجارة التمور في إمارات الساحل المتصالح من أنواع التجارات المهمة قديمًا، حيث كانت تستورد الكثير من التمور للاستهلاك المحلي وتعيد تصدير المتبقي منها[515]. فلم تكن إمارات الساحل المتصالح وفيرة الإنتاج للتمور بل كانت تعتمد على إعادة تصديرها شأنها شأن إمارات الساحل العربي الأخرى، فقد اعتمد الساحل المتصالح على إعادة تصدير تمور فارس والباطنة[516] ولكن الاعتماد الأكبر كان على تمور البصرة[517].

وتشير الوثائق البريطانية إلى صادرات من موانئ الساحل العربي إلى جانب صادرات كل من الكويت والبحرين. وتدل ضخامة صادرات التمور من تلك الموانئ إلى البحرين خاصة، أن المقصود بموانئ الساحل العربي هو موانئ الإحساء والقطيف التي ترسل تمورها إلى العالم الخارجي عبر البحرين حسبما تورد الوثائق البريطانية. وبناء على هذا نشأت صعوبة في التمييز بين التمور المصدرة من الإحساء والقطيف والتمور المصدرة من الساحل المتصالح، ولكن يساعد في حل هذه المشكلة استحالة أن تعيد موانئ الساحل المتصالح تصدير تمور مستوردة من البصرة أو من ضفة شط العرب الشرقية إلى الكويت أو البحرين وهي تستوردها في الأصل من هذين الميناءين. ويرجح أن تكون موانئ الساحل المتصالح مقتصرة على إعادة تصدير ما تستورده من تمور سلطنة عمان أو البصرة إلى بعض الموانئ الفارسية والهندية وموانئ شرق إفريقيا، وبناء على ذلك سوف تستبعد أية صادرات تمور موجهة إلى البحرين والكويت وعمان وتعتبر أن لا علاقة لها بالساحل المتصالح. وتعامل بقية الصادرات إلى الساحل الفارسي على أنها صادرات من

الساحل المتصالح ويعزز ذلك ما جاء في السجل التجاري البريطاني لميناء بوشهر حيث استخدم مصطلح «عُمان» وقصد به «الساحل المتصالح» بينما كان يطلق على سلطنة عمان اسم «مسقط».

ونظرًا لغياب أية إحصاءات بريطانية مسجلة لصادرات موانئ الساحل المتصالح لشبه القارة الهندية أو شرق إفريقيا فإن الحديث في مبحث صادرات التمور من موانئ الساحل المتصالح سيقتصر على صادرات التمور من تلك الموانئ إلى ميناء بوشهر فقط لورود إحصاءات عنها في السجل التجاري البريطاني لميناء بوشهر. ويظهر التدقيق في أرقام تلك الصادرات أنها قليلة وتتوافق مع إمكانيات النقل التجاري في الساحل المتصالح في تلك الحقبة.

ففي سنة (1914-1915) صدرت موانئ الساحل المتصالح إلى ميناء بوشهر ما قيمته (3.285) روبية هندية وبلغت كميته (25) طنًا[518]. وبلغ معدل سعر الطن قرابة (131) روبية هندية. ويبدو أن ظروف النقل التجاري قد تحسنت في السنة التالية (1915-1916) إذ ازدادت قيمة صادرات التمور إلى ميناء بوشهر بنسبة بلغت (13%) حيث كانت قيمة ما صدرته في تلك السنة (3.720) روبية هندية مقابل كمية مقدارها (37) طنًا[519]. بزيادة نسبتها (48%). وبلغ سعر الطن (101) روبية هندية منخفضًا بنسبة (23%). وواصلت قيمة صادرات التمور من موانئ الساحل المتصالح إلى ميناء بوشهر في سنة (1916-1917) ارتفاعها حيث ارتفعت بنسبة (76%) وبلغت (6.540) روبية هندية، وارتفعت الكمية المصدرة أيضًا إلى (47) طنًا[520] (1) مسجلة ارتفاعًا بنسبة (27%). وارتفع كذلك سعر الطن الواحد بنسبة (38%) فبلغ (139) روبية هندية. وواصلت قيمة صادرات التمور إلى ميناء بوشهر خلال سنة (1917-1918) ارتفاعها بنسبة (28%) فبلغت قيمة ما صدرته تلك السنة (8.385) روبية هندية وازدادت الكمية إلى (50) طنًا[521]. مرتفعة بنسبة (6%) وازداد سعر الطن الواحد منها ليصل إلى (168) روبية هندية محققا ارتفاعًا في النسبة بلغ (21%).

انتهت الحرب العالمية الأولى وانتهت تداعيتها في منطقة الخليج العربي الأمر الذي جعل الأحوال التجارية في منطقة الخليج تنتعش، فارتفعت قيمة صادرات التمور من موانئ الساحل المتصالح بنسبة (28%) خلال سنة (1918-1919) فبلغت (10.695) روبية هندية وارتفعت كمية ما صدرته إلى (54) طنًا[522] مرتفعة بنسبة (8%). وارتفع سعر الطن الواحد من التمور فبلغ (198) روبية هندية محققًا ارتفاعًا بنسبة (18%). ولكن في سنة (1919-1920) انخفضت قيمة

صادرات التمور من موانئ الساحل المتصالح إلى ميناء بوشهر بنسبة (9%) تقريبًا، حيث بلغت قيمة ما صدرته (9.780) روبية هندية وانخفضت الكمية فبلغت (34) طنًا[523] مسجلة انخفاضًا بنسبة (37%). وصعد معدل سعر الطن الواحد ليبلغ (288) روبية هندية مسجلاً نسبة ارتفاع بلغت (45%). وربما يعود سبب انخفاض قيمة التمور في تلك السنة وكميتها إلى انخفاض عدد السفن الشراعية العاملة في النقل التجاري من الكويت والتي كانت تنقل التمور إلى موانئ الساحل المتصالح لتعيد تصديره إلى الموانئ الأخرى، وذلك على أثر الحظر الاقتصادي الذي فرض على الكويت من قبل السلطان عبد العزيز آل سعود وأدى إلى تدني عدد السفن التجارية في الكويت إلى زهاء (800) سفينة فقط[524].

وفي سنة (1921) اضطربت الأحوال الأمنية في جنوب العراق نتيجة لانسحاب قوات حكومة الهند البريطانية البعثة الهندية من العراق[525]، الأمر الذي قد يكون ترك أثرًا في تجارة التمور ووصولها إلى موانئ الساحل المتصالح لإعادة تصديرها، حيث انخفضت قيمة صادرات التمور إلى ميناء بوشهر تلك السنة بنسبة (25%) عما كانت عليه في السنة المنصرمة خلال سنة (1920-1921) فبلغت (7.380) روبية هندية وانخفضت الكمية أيضًا إلى (32) طنًا[526]. بنسبة انخفاض ملحوظة بلغت (9%). وانخفض معدل سعر الطن فبلغ (231) روبية هندية بنسبة انخفاض بلغت (20%). ولم تسجل في سنة (1921-1922) أية صادرات للتمور إلى ميناء بوشهر من موانئ الساحل المتصالح، وربما يعود ذلك إلى انخفاض واردات التمور في تلك السنة من الكويت.

وعادت في سنة (1922-1923) صادرات التمور من موانئ الساحل المتصالح إلى ميناء بوشهر ولكن بانخفاض حاد، حيث بلغت قيمة ما صدرته (1.740) روبية هندية فقط وبكمية (14) طنًا[527]. وبذا هبط سعر الطن الواحد إلى (124) روبية هندية. وعادت قيمة صادرات التمور من موانئ الساحل المتصالح إلى ميناء بوشهر إلى الارتفاع في سنة (1923-1924) بنسبة زيادة غير مسبوقة بلغت (244%) حيث بلغت قيمة صادراتها (5.985) روبية هندية كما ارتفعت الكمية أيضًا إلى (66) طنًا[528] بنسبة زيادة كبيرة بلغت (371%). وبذا نزل سعر الطن الواحد منها إلى (90) روبية هندية مسجلاً انخفاضًا بنسبة (27%). وكانت تلك السنة هي السنة الأخيرة التي سجلت فيها دائرة الجمارك في ميناء بوشهر وصول تمور إليها من موانئ الساحل المتصالح.

ويبدو انقطاع الإشارة إلى صادرات تمور من موانئ الساحل المتصالح بعد هذه السنة أمرًا محيرًا، إذ إن الروايات المحلية تفيد بأن السفن الشراعية العائدة للساحل استمرت في نقل كميات من التمور من موانئ الساحل إلى الموانئ الأخرى خارج الخليج، ولكن غياب الاحصاءات يجعل من المستحيل توثيق تلك الروايات. والسر في ذلك الغياب هو ما ذكر سابقًا من قيام معدي الاحصاءات البريطانية بدمج الحديث عن موانئ الساحل المتصالح مع موانئ الإحساء والقطيف. ومع ذلك استمر بعض (نواخذة) السفن الشراعية في تلك الحقبة بالحديث عن صادرات التمور من الساحل المتصالح ومن ذلك ما ذكره (النوخذة) خليفة بن محمد الفقاعي حين قال: «... أنه في سنة (1936) عندما كان في عمر (15) سنة اتجه مع (النوخذة) «عبدالله بن سالم» إلى ميناء كراتشي محملين بالتمر...»[529] مما يدل على استمرار تجارة صادرات التمور من تلك الموانئ.

جدول (11):صادرات التمور من موانئ الساحل المتصالح (1914-1924)

السنة	قيمة صادرات التمور إلى ميناء بوشهر بالروبية الهندية	النسبة المئوية للزيادة أو النقصان مقارنة بالسنة الماضية %	كمية صادرات التمور بالطن	النسبة المئوية للزيادة أو النقصان مقارنة بالسنة الماضية %	معدل سعر الطن بالروبية الهندية	النسبة المئوية للزيادة أو النقصان مقارنة بالسنة الماضية %
1914	3.285	-	25	-	131	-
1915	3.720	13+	37	48+	101	23-
1916	6.540	76+	47	27+	139	38+
1917	8.385	28+	50	6+	168	21+
1918	10.695	28+	54	8+	198	18+
1919	9.780	9-	34	37-	288	45+

1920	7.380	25-	32	9-	231	20-
1921	-	-	-	-	-	-
1922	1.740	-	14	-	124	-
1923	5.985	244+	66	371+	90	27-

* قامت الباحثة بجمع مادة الجدول من السجل التجاري لميناء أبو شهر ثم استخرجت النسب الظاهرة للسنوات من Trade Reports Bushier (1914-1924) vo● 1 and vo● 2

يتضح من الجدول (11) عن صادرات التمور من موانئ الساحل المتصالح نقاط عدة منها:

● تواصل ارتفاع صادرات التمور من موانئ الساحل العربي إلى ميناء بوشهر لمدة أربع سنوات متتالية مما يدل على صمود تجارة التمور في الساحل المتصالح على الرغم من ظروف الحرب.

● تتضح علاقة تجارة إعادة تصدير التمور في موانئ الساحل المتصالح بتجارة التمور في الكويت التي مرت بظروف اقتصادية سيئة نتيجة للمقاطعة الاقتصادية مع نجد.

● قفزت قيمة صادرات التمور في سنة (1923) وهي السنة التي ارتفعت فيها صادرات التمور إلى الساحل العربي من الكويت والبحرين.

الفصل الثالث

أساليب التعامل التجاري بالتمور

المبحث الأول: أساليب استيراد وتصدير التمور

لم تأت السجلات التجارية البريطانية على ذكر شيء من أساليب استيراد التمور وتصديرها خلال فترة البحث في إمارات الساحل العربي للخليج. ولكن المعلومات المتوفرة في المراجع المحلية، وهي معتمدة بشكل أساسي على روايات أصحاب الشأن من التجار الذين عملوا في تجارة التمور تتيح رسم تصور لبعض تلك الأساليب. كما يمكن الاستفادة مما دُوِّنَ عن أساليب الاستيراد والتصدير التي كانت متّبعة في كل من العراق وفارس باعتبارهما متداخلتين جغرافيًا واقتصاديًا مع تلك الإمارات وتتماثل فيها الممارسات التجارية في أحيان كثيرة. ففي العراق مثلاً دأب مصدرو السلع العراقية على إرسال حوالة مالية بما نسبته بين (80%-90%) من قيمة الشحنة بحسب طبيعتها وتقدير الشاحن لقيمتها، وتلك الحوالة كانت قابلة للسحب من حساب المستورد الأجنبي بعد مضي أربعة أشهر على تاريخ الشحن ويقوم المستورد بدفع باقي قيمة الشحنة عند استلامه لها والتأكد من مواصفاتها وأوزانها المتفق عليها[530].

وذلك الأسلوب كان متّبعًا أيضًا في عملية تصدير التمور من الكويت خلال الحقبة التي سبقت فترة البحث، فقد جاء في وثائق «أسرة العبد الجليل» التجارية والتي كانت أحد أهم المسوّقين لتمور الأسرة الحاكمة في الكويت ولبعض الأسر الكويتية الأخرى وثيقة بتاريخ (23 مارس 1902) تفيد بتحويل مبلغ وقدره خمسمئة (500) روبية هندية من «محمد بن ناصر» إلى «أحمد العبد الجليل» لتسليمها إلى «عبدالقادر ماموه» وهو أحد تجار الهند المعروفين المتعاملين مع تجار الكويت[531]. وحيث لم يكن في الكويت دائرة رسمية للبريد قبل تاريخ (21 يناير1915) فأغلب الرسائل والطرود والأموال كانت ترسل بيد (نواخذة) السفن الشراعية أو أحد البحارة أو المسافرين على متنها أو متن أحد السفن البخارية[532]. ومن المستبعد في عمليات الشحن في السفن الشراعية

اتباع أساليب التصدير الحديثة مثل وجود (بوالص) الشحن ونظام الحوالات والاعتمادات المصرفية (L.C) بين المصدرين والمستوردين.

واعتمدت تجارة التمور في إمارات الساحل العربي للخليج بالدرجة الأولى على السفن الشراعية أكثر من اعتمادها على السفن البخارية، إذ استفادت من الأسطول التجاري الكبير الذي امتلكته تلك الإمارات مما مكّن تجار التمور من الاعتماد على تلك السفن في عمليات استيراد وتصدير وإعادة تصدير التمور. ولم تخدم تلك السفن الشراعية فقط إمارات الساحل العربي بل خدمت أيضًا تجارة التمور في العراق وفارس وفي الأقطار الأخرى. وشكلت التمور العراقية حجر الأساس في تجارة التمور في إمارات الساحل العربي للخليج تلتها تمور فارس والإحساء. وكان لها أكثر من طريقة لاستيرادها وتصديرها، فالطريقة الأولى وهي الأقل استخدامًا كانت تمر عبر استيراد التمور إلى أحد موانئ الإمارات وتخزينها في مخازن خاصة بها قبل إعادة تصديرها إلى موانئ الأسواق المستوردة لها. وتلك الطريقة كانت متبعة للرحلات التجارية الكويتية التي تنطلق نحو موانئ شرق إفريقيا وعدن بعد بداية موسم جني التمور في العراق بنحو شهر ونصف الشهر. وكان الهدف من جلب تلك التمور وتخزينها هو تلافي خروج السفن الشراعية خلال موسم الأمطار في العراق. وقد كان العديد من تجار التمور يتبعون هذه الطريقة إذا ما رغبوا بالتوجه إلى الموانئ الإفريقية أو اليمنية[533]. ومن المرجح أن تلك التمور التي كانت تستورد من العراق بهذه الطريقة هي التي تدخل في قوائم السجلات التجارية لواردات التمور إلى الكويت.

أما الطريقة الأكثر اتباعًا من قبل تجار التمور وأصحاب السفن الشراعية المحلية فكانت عبر توجه سفن النقل الشراعي إلى العراق حيث يتم شراء التمور من تجار البصرة أو الاتفاق معهم على القيام بمهمة نقلها فقط والتوجه بها مباشرة إلى موانئ الأقطار المستوردة لها سواء الخليجية منها أو الهندية. إذ كانت السفن الكويتية تغادر ميناء الكويت إلى شط العرب خالية من أية بضاعة، ماعدا أكياس من الرمل توضع في جوفها لحفظ اتزانها على سطح الماء تسمى (طعان). وعندما تدخل السفينة شط العرب تتجه إلى مركز جمارك الفاو عند مدخل شط العرب حيث تسلم أوراقها للسلطات العراقية لتسمح لها بدخول الشط لشحن حمولة التمر. وترسو السفينة بالقرب من أحد مزارع النخيل الكثيرة والممتدة على جانبي شط العرب، وهنا يذهب (النوخذة) إلى تجار التمر في البصرة والعشار للاتفاق معهم على نقل حمولة التمر إلى الهند أو سواحل اليمن نظير مبلغ مالي يعرف «بالنول» أي أجرة نقل المن الواحد من التمر إلى تلك الأماكن[534].

وتُظهر هذه الطريقة تفاصيل أكثر للأسلوب المتبع في عملية استيراد التمور من العراق لإعادة تصديرها. فالتجار من الخليج يتجهون إلى وكيل تجاري أو تاجر عمولة بصري ليتوسط لهم بإجراء عملية شراء التمور التي يرغبون فيها. ويقوم ذلك الوسيط أو الدلال بدور مهم في عملية تجارة التمور حيث أنه كان يقوم بالاتفاق مع ملاك الأراضي والنخيل على نوعية التمر والكمية المطلوبة والسعر. كما كان في البصرة عدد من المكاتب التجارية الكويتية التي كان أصحابها يقومون بنفس العملية لتزويد التجار الكويتيين و(النواخذة) بما يحتاجونه من التمور[535]. وقد ذكرت أسماء بعض أولئك الوكلاء في العراق، فقد جاء في تقويم (النوخذة) «عبدالحميد العبد الجادر» في يوميات رحلته الثانية من الكويت في سنة 1938، «أنه عند جمرك المطوَّعة جاءهم وكيل التمر عبد الله محفوظ...»[536].

أما إذا كان التاجر الكويتي مالكا لأحد بساتين التمور على جانبي الشط كما هو حال بعض التجار الكويتيين فإنه لا يجد صعوبة في تجهيز سفينته بكميات التمور من إنتاج بساتينه. ومن الملاحظ قوة الارتباط بين تجارة التمور وتجارة السفر البحري التجاري، فقد يكون (نوخذة) السفينة هو نفسه صاحبها فيشتري التمور من البصرة لحسابه الخاص. أو قد يقوم أحد التجار باستئجار تلك السفينة لتوصيل شحنة التمور إلى الهند أو اليمن لقاء أجر معين يحسب عادة على المنّ الواحد من التمور. وتبقى السفينة ما بين (15-25) يومًا بانتظار كبس التمر وتغليفه وتحميله، ثم تستكمل الأوراق من دوائر الجمرك قبل السفر، ويتم تحميل التمور بحضور مأمور الحكومة الذي يشرف على التحميل ويقوم بتسلّم الرسوم المستحقة وإصدار شهادة - بيان الشحنة - «مانافيست Manifest» لميناء كراتشي أو أي ميناء آخر ستتوجه إليه السفينة[537].

وكذلك قصد تجار إمارات الساحل المتصالح الموانئ الفارسية والعمانية لشراء التمور والتي من الممكن أن تتم بذات الأسلوب أو ما يشابهه. فقد ذكر (النوخذة) «خليفة بن محمد الفقاعي» في مقابلة معه: «وأذكر أننا مع بن كلبان سافرنا المحمرة وبوشهر واشترينا تمورًا...» وفي رحلة ثانية لعمان يقول فيها: «... فتوجهت أولاً إلى صور العمانية، وهناك حصلت على «عبرية»- أي ركاب عابرين يتم نقلهم مقابل أجرة وشحنة كبيرة من التمور...» في طريقه إلى إفريقيا وزنجبار[538].

وقد كانت الموانئ الهندية من أكثر الموانئ استيرادًا للتمور من الدول المنتجة لها في منطقة الخليج العربي، ولذلك سعى أبناء المنطقة منذ قرون بعيدة إلى إثبات وجودهم التجاري فيها، فقد

قامت العديد من العوائل الخليجية بافتتاح مكاتب تجارية لها في الهند لتكون وسيطًا تجاريًا بينهم وبين الراغبين في استيراد التمور. ومن تلك العوائل عائلة البسام النجدية، وعائلة الإبراهيم الكويتية. وكانت تلك الممارسة تجد تشجيعًا من بعض حكام المنطقة فحينما تولى الحكم في الكويت الشيخ «مبارك الصباح» طلب من التجار الكويتيين السفر إلى الهند لافتتاح مكاتب تجارية لهم فيها بغية مزاولة أعمال الاستيراد والتصدير لقاء عمولة وقدرها (2%) من قيمة البضاعة، فأرسل التاجر سالم السديراوي لافتتاح مكتب في بومبي، ومرزوق محمد المرزوق لافتتاح مكتب في كراشي في عام (1909) ليصبحا وكيلين له في تلك المدينتين، ثم كثر عدد التجار الكويتيين وغيرهم من أبناء الخليج الذي افتتحوا مكاتب لهم لقاء عمولة يتقاضونها[539].

وقد كان لتلك الوكالات التجارية دور محوري مهم في تجارة التمور حيث كان لكل تاجر تمور وكيل تجاري يتسلم الشحنة في كل ميناء من موانئ الهند ثم يقوم بتوزيعها والإشراف على تصريف تمورها وإكمال الإجراءات الجمركية واستضافة (النواخذة) والبحارة في المكان المخصص لهم وهو ما يعرف» بالمضيف». ويحدد مع السلطات المحلية موعد إنزال البضاعة في الميناء بالتنسيق مع (النوخذة) لتقوم قوارب النقل (التشالة) بإيصالها إلى الشاطئ، ثم يقوم بتحويل قيمة التمور المباعة في الهند إلى التاجر في موطنه[540].كما اتخذ بعض تجار التمور مقرات لهم في البصرة للإشراف على تجارتهم وترتيب تعاملهم مع التجار فيها. وقد عمل عدد من أولئك التجار المقيمين في البصرة وكلاء لأصحاب البساتين الكويتيين لمتابعة أعمال الفلاحين في بساتينهم وتسليم الأجور لهم[541].

وظهرت في البحرين عدة وكالات أخذت على عاتقها إدارة التعامل التجاري المتعلق بتجارة التمور. فقد ورد في السجل التجاري للبحرين لسنة (1936-1937) أسماء عدد من تلك الوكالات التجارية التي تخصصت في تجارة تصدير التمور الجافة من البحرين إلى موانئ الهند، ومنها وكالة الحجي عبد العزيز علي البسام، ووكالة يوسف حجي حسن، ووكالة الحجي حامد آدم، وغيرها من الوكالات التجارية الأخرى[542]. وكان لأبناء الساحل المتصالح أيضًا عدة وكالات تجارية يقصدها تجار التمور من أجل تسهيل عملية بيع التمور في الميناء الذي يقصدونه، فقد كانت هناك وكالة تجارية لهم في زنجبار هي وكالة «السويدي التجارية» لصاحبها السيد سالم السويدي وكانت تعمل على تخليص الإجراءات التجارية لسفن أبناء الساحل المتصالح لقاء عمولة مالية متفق عليها[543].

أما رحلات تجارة التمور إلى ميناء كراتشي فما أن تصل السفينة المحملة بالتمور إليها، حتى يعمل (النوخذة) على إنزالها في الميناء إذا كان هو مالكا للشحنة، وإلا سلمها لتاجر معين في ميناء كراتشي يتصرف بها بحسب ما اتفق عليه مع التاجر الكويتي الذي استأجر السفينة لنقل تموره وإيصالها لوجهتها فقط. ويتسلم (النوخذة) أجرة شحن التمور من التاجر الذي سلم له الشحنة وهو يسجل ما دفعه في دفتر حسابات الرحلة. وقد يترك التاجر صاحب التمور الحرية (للنوخذة) ليبيع التمور بأعلى سعر يجده، فيجرب (النوخذة) حظه في ميناء كراتشي أولاً فإذا وجد السعر جيدًا أنزل الشحنة، وإن لم يكن كذلك ترك كراتشي وأبحر جنوبا قاصدًا ميناءي بور بندر وبروال على ساحل ولاية كوجرات، وقد يضطر أخيرًا إلى بيع ما تبقى لديه من تمر في ميناء بومبي، أما قيمة بيع التمر في الهند فإنها تدخل في حساب التاجر عند الدلال أو الوكيل الذي اعتمده في بومبي أو في غيرها من الموانئ. وهنا تنتهي رحلة بيع التمور في الموانئ الهندية لتبدأ رحلة العودة إلى ميناء الكويت ببضائع أخرى في حالة كان الوصول في آخر الموسم، أما إذا كان الوصول في شهر يناير أو فبراير فإنها تعد لرحلة ثانية تعرف باسم «مطراش ثاني» حيث تحمل التمور لتبدأ رحلة ثانية لبيعها في موانئ ساحل الهند الشمالية أي بومبي وما حولها[544].

أما الرحلة إلى الموانئ اليمنية والإفريقية فإنها تستغرق مدة أكبر تمتد إلى عشرة أشهر متصلة فبعد أن تحمل شحنات التمور من شط العرب تبحر بها إلى خارج الخليج حيث تمر على مسقط ثم تبحر بمحاذاة الساحل العماني الشرقي والجنوبي حتى تصل بندر الشحر اليمني أو بندر المكلا القريب منه، وفي هذه البنادر يحاول (النوخذة) بيع ما لديه من تمر على التجار في تلك الموانئ إذا كان السعر مناسبًا وإلا اتجه إلى عدن حيث يضطر إلى بيع كل ما لديه من تمور في بندر المعلا في عدن. أو قد يبحر إلى بندر بربرة الصومالي إن سمع أن سوق التمر فيها جيدة فيتوجه إليه ويبيع تموره ثم يقفل راجعًا إما إلى السواحل الإفريقية لشحن بضائع أخرى أو العودة إلى ميناء الكويت[545] فخلال كل تلك الرحلات يتبين أن أسلوب الاستيراد والتصدير يعتمد على المجهود الشخصي لصاحب التمور الذي يشرف بنفسه على استئجار السفن وتوجيهها إلى الموانئ. وتشابهت رحلة سفن الساحل المتصالح إلى شرق إفريقيا مع السفن الكويتية فبعد تحميل التمور سواءً من البصرة أو المحمرة، أو من عمان تمر السفينة بعدد من الموانئ الساحلية كمسقط وسدح ومرباط فتقوم ببيع ما عليها من تمور بغية التخفيف من حمل السفينة، وتتم عمليات البيع والشراء خلال سير الرحلة[546].

ولعل ذلك الأسلوب الذي كان متبعا في تجارة استيراد التمور وتصديرها في إمارات الساحل العربي يقع فيه عبء الخسارة على التاجر نفسه بحيث يتحمل مخاطرة الخسارة كما يستفيد من المردود المالي لها وحده في حالة الربح. كذلك تعتمد على جهود أولئك الوكلاء التجاريين والدلالين نظير عمولة يتم الاتفاق عليها مسبقًا بين صاحب الشحنة والوكيل التجاري. كذلك قد تتم عملية المتاجرة في التمور بالشراكة بين أكثر من تاجر فقد ذُكر في وثائق «أسرة العبد الجليل» التجارية التالي:»...وبخصوص (200 قوصرة[547] [تمر] الواردة لكم من البحرين إلى بومبي في شيوعي ابن جودر فهي صادرة من شراكتنا مع علي العبد اللطيف وهي من تمر المعامر»[548]. وكذلك جاء في حديث التاجر أحمد بن عبد الله بن أحمد العبدولي في حديثه عن ذكرياته في التجارة والسفر التجاري ما يؤكد أسلوب المشاركة في تجارة التمور حيث ذكر أنه تعاون مع عدد من الأشخاص في جمع المال لشراء بضاعة تكون في الغالب عبارة عن تمور يتجهون بها إلى ميناء بومبي للمتاجرة بها[549].

هذا فيما يتعلق بتجارة استيراد وتصدير التمور عبر السفن الشراعية والتي كانت الوسيلة الأهم في تجارة التمور في إمارات الساحل العربي وكان ذلك الناقل المحلي هو البديل الأفضل عن البواخر الأوربية ليس في تجارة التمور فحسب بل في التجارة بشكل عام إلى مختلف الموانئ والأسواق. فهي أقل كلفة منها وكانت بعيدة عن التأثر بالأزمات العالمية مثل الحروب والمنازعات كما حدث في الحرب العالمية الأولى والحرب العالمية الثانية. أما فيما يتعلق بتجارة التمور عن طريق البواخر فلا تذكر المعلومات المتاحة أسلوبًا خاصًا كان متبعًا في تجارة التمور، وإنما هي سلعة كغيرها من السلع التجارية الأخرى التي يتم تأمين نقلها بالباخرة عبر وكيلها المعني في الميناء. وقد كانت أغلبية البواخر المتجهة إلى الكويت مثلا قبل الحرب العالمية الأولى من الجنسية البريطانية وكان وكيلها في الكويت شركة «كري مكنزي Gray Mackenzie& Co. Ltd» الإنجليزية فترتب عملية الشحن بينه وبين المصدر. وكان من المألوف أن يغدو وكلاء الشحن وكلاء للشركات الأجنبية الراغبة في استيراد السلع المحلية ومنها التمور، فيقوم أولئك الوكلاء بترتيب الصفقات لقاء عمولة[550].

يتضح مما مر وجود عدة أنماط للتعامل في تصدير التمور كأن تكون عن طريق التاجر المنتج للتمور في بساتينه الخاصة، أو التاجر الذي يشتري التمور من البصرة وينقلها على حسابه

الخاص متوليا عملية الشراء بنفسه أو يوكل عملية الشراء لوسيط محلي أو أن يكون له مكتب تجاري. ويتم التسويق في أسواق الطلب بطرق متعددة كأن يكون التصريف عن طريق (النوخذة) أو عن طريق وكيل محلي أو عن طريق مكتب تابع للمصدر نفسه.

المبحث الثاني: الجوانب المالية لتجارة التمور

كان لتجارة التمور كأي تجارة أخرى العديد من الجوانب المالية مثل كيفية تحديد أسعار التمور في كل موسم، وتحديد أجور نقلها، واحتساب عمولات الوكلاء التجاريين، ودفع الضرائب المترتبة على الشحنات المصدرة وأجور التحميل والتفريغ وأجور إرسال البرقيات المتعلقة بالشحنة وكيفية احتساب مصروفات الرحلة قبل توزيع الأرباح. وتلك الحسابات المالية ذات أثر مباشر في إنجاح تجارة التمور أو فشلها.

وتنطلق عملية المتاجرة بالتمور عادة من البصرة التي تعتمد عليها إمارات الساحل العربي اعتمادًا كبيرًا في تلك التجارة وتبدأ الحركة التجارية في موسم «الثمرة»، وهو بداية موسم نضج التمر حيث يجتمع كبار ملاك بساتين النخيل وكبار تجار التمور في «بورصة التمر» والتي تعقد في جنوب العراق إما في البصرة أو في أبي الخصيب. ويتداول الحاضرون حتى يتوصلوا إلى تقرير أسعار الأنواع الرئيسة من التمور وهي الحلاوي والخضراوي والساير والزهدي فيتم تحديد المتوسط العام لسعرها[551]. كما هو مبين في الجدول رقم (14) في نهاية المبحث. كما يتم تحديد أسعار شحن تلك التمور إلى الهند أو اليمن[552]. وتبدأ عمليات تصدير تلك التمور من منتصف شهر أغسطس إلى منتصف شهر نوفمبر. ويقسم الموسم إلى ثلاثة أقسام الأول منه تبدأ فيه عملية شحن التمور في نهاية أغسطس، أما الثاني فيبدأ الشحن في نهاية شهر سبتمبر، والثالث يبدأ الشحن في نهاية شهر أكتوبر. ويقع على عاتق الوكيل المحلي للمصدر مهمة اختيار التمور الجيدة والناضجة والخالية من الأمراض والآفات[553].

وقد كان تجار التمور يدركون جودة التمر البصري، ورغبة المستهلكين فيه أكثر من التمر الفارسي أو تمر الساحل المتصالح، ويراعون ذلك عند قيامهم بعمليات البيع والشراء. فقد ذكر

التاجر حسين محمد بن حسين الشعالي أنه في أحد أسفاره شحن تمرًا من منطقة «دبا» واتجه به إلى إيران لبيعه هناك، وصادف قدوم أحد السفن محملة بتمر البصرة التي قال عنها: «لا مقارنة بين التمر البصري الأجود وبين ما بعناهم»[554]. فقد كانت تأتي معظم التمور من العراق، أما إيران فتمورها شحيحة وأقل جودة وأكثر تكلفة للنقل مما يعطي الأفضلية لتمور العراق.

ومن المهم ذكر أن الجوانب المالية لتجارة التمور تختلف طبيعتها بحسب الوجهة التي تقصدها الشحنة المصدرة، فتكاليف الرحلة إلى الهند تختلف عن تلك المتجهة إلى اليمن أو إلى السواحل الإفريقية. كما أن السفن الكويتية كانت الأعلى سعرًا عند استئجارها لنقل التمور من البصرة إلى مختلف الموانئ[555]. وقد تعارف التجار في بداية إعدادهم للرحلة التجارية، على توزيع حصيلة السفن من رحلاتها التجارية بحيث تكون النسب كالتالي: (10%) مصاريف الطعام على ظهر السفينة ورسوم الموانئ منذ خروجها وحتى وصولها إلى وجهتها، ونسبة (45%) من دخل الرحلة توزع على العاملين على ظهر السفينة، والنسبة الباقية وهي (45%) تُعطى كأرباح لصاحب السفينة[556].

وتتضح الجوانب المالية لتجارة التمور أكثر عند اتخاذ إحدى رحلات السفن الشراعية أنموذجًا تتضح معه أوجه نفقات الرحلة التجارية وتكاليفها اعتمادًا على ما ذكره التجار في دفاتر حساباتهم. ففي عام 1939 كان هناك قرابة خمس وسبعين (75) سفينة كويتية محملة بالتمور متجهة إلى الموانئ الهندية، وزهاء واحد وثلاثين (31) سفينة مبحرة إلى موانئ شبه الجزيرة الجنوبية، فأكثر السفن التجارية الكويتية تذهب إلى موانئ الساحل الغربي للهند بواقع رحلة واحدة في الموسم الواحد تستغرق فيه الرحلة حوالي ستة أشهر، وبعض السفن الأخرى تذهب إلى الهند في رحلتين في الموسم، تستغرق كل رحلة منها ما يقارب أربعة أشهر. أما الرحلات التجارية المتجهة إلى موانئ الساحل الإفريقي الشرقي وموانئ ساحل الجزيرة العربية الجنوبي كميناء المكلا فإنها تذهب في رحلة واحدة فقط إذ تستغرق الرحلة من تسعة إلى عشرة أشهر. وجاء حساب نفقات وأرباح سفينة متوسط حمولتها (3000) منّا أي حوالي (225) طنا، متجهة إلى الهند في سنة 1939 لنقل التمور كما هو مبين في الجدول التالي:

جدول (12) مصروفات وأرباح سفينة شحن كويتية من البصرة إلى موانئ الهند[557]

أوجه الصرف	التكلفة
ثمن شراء قلتين من التمر بوزن "من" واحد للقلة.	يتراوح السعر ما بين (2-3) روبية هندية. وبمعدل (2.5) روبية للمن الواحد.
أجرة نقل "المن" الواحد من شط العرب إلى موانئ الهند	تتراوح الكلفة ما بين (1.5-2) روبية هندية
معدل سعر بيع "المن" الواحد من التمر في موانئ الهند	يقدر السعر بحوالي (4.5) روبية هندية، وقد يتراوح ما بين (4-7) بحسب ظروف السوق.
تكاليف شحن ونقل حمولة السفينة الواحدة (النول) من التمر (3000) منا.	يقدر بحوالي (4.500) روبية هندية بحسب العملية الحسابية التالية (1.5×3000)
مصاريف الأكل لحوالي ثلاثين(30) بحارًا.	تتراوح ما بين (1500-4000) روبية هندية
ضريبة رسو السفينة في موانئ الهند.	تحصل حكومة الهند على ضريبة بنسبة (1%) على كل حمولة.
أجرة الوسيط التجاري (الدلال) وتسمى (سعي)	تقدر نسبتها (2%) على قيمة الشحنة.
مصاريف رسمية أخرى على السفينة متعلقة بموانئ الهند على المعاملات الخاصة بأوراق السفينة.	لم يذكر بيانها.
إجمالي الربح نتيجة لبيع شحنة واحدة من التمر (0.5×3000=1500 روبية هندية) في حالة تم احتساب صافي الربح في المن الواحد (0.5) روبية هندية.	

وتضاف على أوجه الصرف المذكورة سابقًا، أجرة التلغرافات أو البرقيات المتعلقة بحركة السفينة، ومصروفات (النوخذة)، ففي أحد الوثائق التي جاءت في كتاب «قراءات في وثائق أسرة النصف (للنوخذة) إبراهيم بن النصف» في رحلة بحرية تجارية بسفينة محملة بالتمور ملكًا للتاجر «عثمان الراشد الحميدي» قام بها في (12 نوفمبر 1924) فقد جاء فيها أن أجرة البرقيات تراوحت بحسب المكان المرسلة منه بين (1-3) روبية هندية[558].

أما الرحلة إلى اليمن فلا يقوم بها سوى عدد قليل من (نواخذة) السفر الشراعي الكويتي، ولا تزيد حمولة سفنهم المستخدمة في هذه الرحلات عن (1.800) منا، وفي الجدول التالي تكاليف تلك الرحلة ومصروفاتها:

جدول (13): مصروفات وأرباح سفينة شحن كويتية من البصرة إلى موانئ السواحل اليمنية[559]

أوجه الصرف	التكلفة
شراء المن الواحد من التمر في شط العرب	يبلغ سعر المن الواحد حوالي (2.5) روبية هندية
أجرة شحن التمور من البصرة إلى اليمن.	تقدير أجرة شحن من واحد من التمور إلى اليمن(4) روبية هندية
معدل ثمن بيع «المن» الواحد من التمر	7 روبية هندية
إجمالي الربح نتيجة بيع التمر في موانئ اليمن بتقدير صافي الربح على المن الواحد (0.5) روبية هندية 900 روبية هندية (1.800×0.5= 900 روبية هندية)	

أما متوسط حمولة سفينة تجارية كويتية تبحر إلى ساحل حضرموت تبلغ حمولتها حوالي (3000) منا، ويكون سعر شراء التمر في الشط وبيعه في موانئ المكلا وعدن وبربرة مقاربًا لسعر

بيعه في موانئ الهند الغربي، ولكن أسعار شحن التمور إلى تلك الموانئ تزيد بزهاء روبيتين عن سعر نقله للهند إذ تبلغ ما بين (4-8) روبية هندية[560].

ويقسم صافي الربح إلى قسمين متساويين، أحدهما يذهب لصاحب السفينة إذا كان هو صاحب شحنة التمور أيضًا، والآخر يوزع على البحارة و(النوخذة) بحسب نظام الأسهم والذي يسمى «القلايط»[561]، إلا أن قيمة نسبة توزيع الأرباح بين البحارة تختلف بحسب الوجهة ومن سنة لأخرى ففي إمارات الساحل المتصالح كانت نسبة «القلاطة» أقل من نسبة القلاطة في الكويت مثلاً، ففي إمارات الساحل المتصالح لم تكن تزيد عن (130) روبية هندية في الموسم الواحد وقد تزيد في سنوات أخرى إلى (150) روبية هندية في مواسم أخرى[562]. كذلك الأمر بالنسبة لأجرة النقل أو ما يعرف «بالنول» فقد كانت تختلف فيحصل صاحب السفينة على نول أعلى أو أقل بحسب سعر المن الواحد من التمر، فقد يشحن (النوخذة) سفينته بحمولة من التمور تبلغ كميتها (1000) منًا من التمور على أساس تحديد أجرة شحن المن الواحد منها بست روبيات هندية، فتقدر أجرة الشحن بستة آلاف روبية هندية (6×1000=6000) روبية هندية[563].

وكان بعض التجار الكويتيين يشترون التمور من مالك البساتين بطريقة الضمان أي يشترون تمور قسم معين من البستان قبل نضجها، ولذلك عليهم القيام بجزها وكبسها «الجباس» فيرسل كل ضامن عددًا من العاملين رجالاً ونساءً إلى البستان لتعبئة التمر الخاص به في أكياس الخصاف ثم نقلها إلى السفن الشراعية على جانبي الشط[564]. وكان العديد من تجار التمور يشركون البحارة العاملين على السفن المملوكة لهم أو المؤجرة من قبلهم في عملية كبس التمور كما ذكر ذلك في تقويم (النوخذة) «عبدالحميد العبد الجادر» في رحلته إلى كراتشي مرورًا بالبصرة ليحمل التمور منها في سنة 1938 حيث ذكر التالي: «... حيث قام البحارة بكبس التمر، وتحميل نحو (263) منا من التمر نوع «ساير» في السفينة[565].

أما إعداد التمور للتصدير بواسطة البواخر وخاصة للدول الغربية فقد كان يتبع معها أسلوبًا آخر للتعبئة والتغليف إذ كانت تعبأ في صناديق خشبية وأخرى ورقية. وقد جاء تفصيل هذه العملية في سجل ميناء بوشهر لسنة (1929) في تناوله لتجارة التمور في منطقة الخليج وتحديدًا في منطقة «المحمرة». إذ ذكرت تفاصيل عن تعبئة التمور وتكلفتها وتبدأ بتعبئة التمور المعدة للتصدير في صناديق مختلفة السعة. فسعة الصندوق الأول منها تتراوح ما بين (50-56) رطلًا، بينما تتراوح

سعة الصندوق الثاني ما بين (60-70) رطلًا، وذلك بعد كبسها. ثم توضع تلك الصناديق في صندوق أكبر وتغلف بقماش «الخيش» وتوضع عليه ورقة تحمل اسم الشركة المصدرة، وتبلغ تكلفة تعبئة التمور في الصناديق وتغليفها قرابة «15 جنيهًا استرلينيًا» أي «225 روبية هندية» لكل ألف (1000) صندوق. ويباع كل ألف (1000) صندوق وزنه طن واحد بقرابة مئة (100) جنيه استرليني أي (1500) روبية هندية شاملاً كل التكاليف المتعلقة بكبس وتعليب وتغليف ونقل التمور باستثناء التأمين فأنه لا يدخل ضمن تكاليف تلك العملية. كذلك تقوم الشركات المصدرة بتعليب التمور في صناديق فاخرة أصغر، سعة الصندوق الواحد «باوند Pound» أي نصف كيلو جرام في صناديق من الورق المقوى كعينة تجريبية[566].

أما أجرة نقل التمور بواسطة شركات الملاحة البخارية فلم ترد تفاصيل عنها في السجلات التجارية، ولكن ذُكرت فقط أجرة شحن التمور بواسطة شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية للسنوات من (1924-1927) حيث ذكر في السجل لسنة (1924-1925) أن أجرة شحن الطن الواحد من التمور بواسطة بواخر شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية من ميناء الكويت إلى ميناءي بومبي وكراتشي كان قرابة (1.3) جنية استرليني أي قرابة (16) روبية هندية، حسب متوسط سعر صرف الجنية وقتئذ. وفي سنة (1926-1927) ازدادت قيمة الشحن إلى (1.10) جنية استرليني[567].

وكانت أجرة الشحن تتم بغض النظر عن صنف التمر ولا تشمل أجرة النقل من السفن القطاعية إلى الباخرة ورسوم الموانئ وغيرها من الجوانب ذات العلاقة. كما لم تكن هناك تكاليف تأمين للبضاعة المشحونة بواسطة السفن الشراعية، حيث كان الاعتماد على الحظ والتوفيق والعناية الإلهية[568]. هذا فيما يخص السفن الشراعية في بداية فترة البحث، ولكن الأمر اختلف لاحقًا حينما أدرك بعض التجار أهمية التأمين ودوره في حمايتهم من أية مخاطر قد تتسبب في فقدانهم لثرواتهم والتي من الممكن الحفاظ عليها مقابل تحملهم مبالغ يسيرة من المال للحفاظ عليها. أما بالنسبة للبواخر فقد كانت هناك رسوم للتأمين على البضائع، فمع وصول البواخر إلى الكويت وافتتاح مكتب لشركة «كري مكنزي Gray Mackenzie & Co.Ltd» كوكيلة للبواخر، وقد عينت شركة «لويدز Lloyds» وكيلًا لها في الكويت اتخذ من مكتب شركة «كري مكنزي» مقرًا لمتابعة أية

مطالبات أو ادعاءات من قبل التجار في حالة تلف أو فقدان بضائعهم مقابل رسوم تبلغ (25) روبية هندية تدفع للشركة للقيام بتلك الإجراءات[569].

ومن خلال ما تقدم بيانه اتضحت بعض الجوانب المالية المتعلقة بتجارة التمور واتضحت أهميتها الاقتصادية لإمارات الساحل العربي فقد كانت تلك السلعة من أهم السلع التي تصدرها موانئ الساحل العربي لتوفر لها مداخيل نقدية تشتري بها ما تحتاجه من السلع الأخرى لتشحنها السفن الشراعية في طريق عودتها إلى موانئ الساحل العربي. فقد استخدم التجار الخليجيون التجارة المركبة كأسلوب تجاري متعارف عليه في تلك الحقبة إذ كان العديد منهم يرسل شحنة من التمور إلى الهند وعندما يسوقونها ويستلمون ثمنها يشترون بثمنها أخشابًا أو حبالاً أو غيرها من الضروريات ليعودوا بها إلى موانئهم كما كان يفعل نواخذة النقل التجاري في الكويت بعد توصيل شحنة التمور إلى الموانئ الهندية. أو يشحنونها بالقرميد «الكبريل» ويتجهون به إلى ميناء ممباسا أو دار السلام لبيعه هناك ثم تتجه إلى زنجبار ثم دلتا نهر الروفيجي في تنزانيا لشراء أعمدة المنجروف الخشبية ثم الإبحار بها إلى الكويت أو البحرين[570]. وبهذا كانت الرحلة عبارة عن سلسلة عمليات بيع وشراء متواصلة منذ انطلاقها وحتى عودتها.

جدول (14) سعر الطن الواحد لبعض أنواع التمور كما سجلتها غرفة تجارة البصرة[571]

التاريخ	نوع التمر	السعر بالروبية الهندية(*)
3/10/1938	حلاوي جيد	72
3/10/1938	صندوق حلاوي ابو خشيم	36
3/10/1938	حلاوي ابو خشيم كبس	28
3/10/1938	الخضراوي	60
3/10/1938	صندوق ساير	52
3/10/1938	ساير كبس	36

3/10/1938	الديري	30
3/10/1938	الزهدي	25
8/11/1938	صندوق حلاوي	36
8/11/1938	حلاوي ابو خشيم	25
8/11/1938	حلاوي كبس	48
8/11/1938	صندوق خضراوي	50
8/11/1938	خضراوي كبس	36
8/11/1938	صندوقساير	36
8/11/1938	ساير كبس	30

(*) ورد تقدير السعر بالدينار العراقي وتم تحويله إلى عملة الروبية الهندية بسعر صرف الدينار العراقي في العشرينيات والثلاثينيات من القرن العشرين وهو قرابة (12) روبية هندية للدينار العراقي الواحد (الحجي، النشاطات البحرية القديمة في الكويت، ص 356).

يتضح من الجدول السابق أن سعر الطن الوارد إلى الكويت في سنة (1938) كان مقاربًا لسعر التمور العراقية في نفس السنة، إذ بلغ سعر الطن الوارد من العراق في تلك السنة إلى ميناء الكويت قرابة (40) روبية هندية ومن خلال قائمة الأسعار السابقة لبعض أنواع التمور قد يكون التمر الذي استوردته الكويت في تلك السنة من نوع حلاوي أو الساير.

المبحث الثالث: الأوزان المستخدمة في تجارة التمور

تعتبر الأوزان أحد أهم الجوانب المتعلقة بتجارة التمور، ذلك أن تقدير سعر السلعة يعتمد على معرفة وزنها، لذا اهتم تجار التمور بتقدير وزن ما يحملونه من تمور على ظهور قوافلهم البرية والبحرية. وقد تعددت الوحدات القياسية المستخدمة في وزن التمور واختلفت فيما بينها بحسب أسواق البلدان المصدرة للتمور وتلك المستوردة لها، ففي الخليج العربي ارتبطت بوحدة «المن» وهي من الوحدات القديمة التي ساهم العرب في نشرها في غرب أسيا وفي الهند عن طريق تجارتهم الواسعة في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر الميلادي، فيما أدخل الإنجليز وحدة «المن» إلى الهند عند وصولهم لها في عام (1611) تحت مسمى «مان Maunae» ثم تحولت إلى «ماند Maund»[572].

أما «المن» المستخدم في تجارة التمور في إمارات الساحل العربي فهو «المن» المرتبط بالرطل الإنجليزي، فقد ذُكر في سجل الكويت التجاري أن «المن» هو الوحدة المستخدمة في تجارة الكويت، وتعتبر وحدة قياس للأوزان الكبيرة نسبيا، وقد صُنفت إلى ستة أوزان مختلفة بحسب وزنها «والمن» الذي يستخدم من قبل الحكومة والجمارك هو «المن» الذي يتراوح وزنه ما بين (15-168) رطل انجليزي[573] وهو ما يساوي وزنه حوالي (76) كيلو جرامات.أما وزن التمور في البحرين فقد ارتبط بوحدة «المن» أيضًا، والمن الواحد في البحرين يساوي (56) رطلًا إنجليزيًا وهو ما يساوي (25) كيلو جرام تقريبًا. واستخدمت في البحرين «القلة» لوزن التمور وكانت تأتي بأوزان عدة أهمها «القلة «ذات المنين والتي تساوي (112) رطلًا إنجليزيًا أي حوالي (51) كيلو جرام، وأربع «قلات» من التمر تساوي أقل من «ربع» الطن بقليل، وعشرون (20) قلة تساوي طنا واحدا و(200) قلة تساوي (10) أطنان. أما «قلة» القطيف فتساوي (64) رطلاً[574].

وارتبطت تجارة التمور في البحرين بتمور الإحساء والقطيف حيث تعيد البحرين تصدير ما يصلها من تمورهما إلى مختلف الموانئ والأسواق وتختلف وحدة قياس وزن التمور في المنطقة الشرقية من الإحساء والتي تعتمد على وحدة «المن» الذي يعادل (16) كيلو جرامًا أو (12) حقة، والحقة الواحدة تعادل كيلو جرامًا واحدًا وثلث الكيلو تقريبًا، أما نصف الحقة وربع الحقة فكانت تسمى «وقية-أوقية» وتستخدم تلك الوحدات في بيع العديد من السلع والتي منها التمور. وفي الإحساء تحديدًا تستخدم وحدة «الوزنة» أيضًا كوحدة قياس لبيع التمور بالجملة، وكذلك في القطيف. ويضاف إليها وحدة «القلة» أيضًا إلا أن «قلة» القطيف تختلف في الوزن عن «قلة» البحرين إذ إن هناك القلة ذات «المن الواحد» وتساوي (34.37) رطلاً، بينما وزن «القلة» الثانية سعة المنين تساوي (68.74) رطلاً[575].

وفي سلطنة عمان التي يتعامل معها تجار الساحل المتصالح استخدمت وحدة «الفراسلة Farasilah» ذات العشرة (10) أمنان، أما للأوزان الأكبر فتستخدم وحدة وزن أكبر تسمى «البهر Bahr» والتي تزن الواحدة منها (200) مناً وتستخدم فقط في مسقط ومطرح. واستخدم وزن «اليالوق» أيضًا في عمان والذي يساوي حضافًا واحدًا من التمر ويزن (50) كيلو جرام. وهناك وزن «التكار» والواحد منه يساوي (20) منًا سعته تتراوح بين (30-36) أوقية[576].

وكذلك ارتبطت تجارة التمور في إمارات الساحل العربي بأوزان التمور في العراق لاسيما وأن حاصلات التمور في البصرة كانت أهم ما يصدر إلى موانئ الخليج العربي، ويستخدم في العراق أيضًا «المن» وهناك أوزان منه تختلف باختلاف عدد ما يساويه من عدد «الحقق»، و«الحقة» تساوي (1.28) كيلو جرامًا، فهناك «المن» الذي يزن (55) حقة ويعادل (70.5) كيلو جرامًا، و«من» يزن (60) حقة ويعادل (77) كيلو جرامًا تقريبًا. وللأوزان الكبيرة تستخدم» الكارة»، وهي صنفان: «الكارة الصغيرة» تزن (20) منًا ولها وزنان الوزن الأول يساوي (1.410) كيلو جرامات -وفق العملية الحسابية التالية (20×70.5= 1.410 كيلو جرامات)-، والكارة الثانية ذات العشرين «من» تساوي (1540) كيلو جرامًا -(20×77=1.540 كيلو جرامًا)-، أما الكارة الكبيرة فتزن (40) منًا ولها أيضًا وزنان، الكارة الكبيرة الأولى وتساوي (2.820) كيلوجرامًا -(40×70.5= 2.820 كيلو جرامًا)- والكارة الثانية تساوي (3.080) كيلو

جرامًا –(40×77=3.080 كيلو جرامًا) ويعد مصطلح «الكارة» من المصطلحات الشائعة في تجارة بيع التمور[577].

وفي فارس استخدمت وحدة «المن» أيضًا وعرف «بالمن التبريزي (Tabriz man) الذي يساوي الواحد منه (6.5) رطلًا أي أقل من (7) أرطال إنجليزية، وهناك وحدة «الخرفار Kharavr» – الخروار Kharwar – والتي تعادل (100) من تبريزي[578]. وهناك أيضًا «المن الشاهي» أي الملكي والذي يساوي ضعف التبريزي أي (14) رطلاً. وأقل من المن التبريزي وزن «المن في جدة والذي يعرف «بمن جدة» الذي يزن رطلين وربع فقط، وفي الساحل المتصالح يزن «المن» تسعة (9) أرطال ويعادل أربعة (4) كيلو جرامات، كما أن هناك «من الصير» وكان يستخدم في منطقة رأس الخيمة الذي يرجع أصله إلى «من جدة». وللمن أوزان مختلفة في الهند أيضًا وهو يختلف من منطقة إلى أخرى ففي بومبي يساوي المن (28) رطلاً، وفي مدراس يساوي (25) رطلاً، وفي أحمد نجر يساوي (16.325) رطلاً وهو أعلى وزن «للمن» في الهند، وفي ترافنجر يساوي «المن» الأقل وزنًا في الهند والذي يساوي (18) رطلاً[579].

ولم ترد في السجلات المتاحة معلومات عن سعر المن الواحد من التمور عدا ما ورد في سجل ميناء بوشهر التجاري الذي أورد أسعار بعض أنواع التمور المصدرة إلى بريطانيا ونيويورك وأفريقيا من المحمرة في سنة (1928) وهي كالتالي: سعر المن الواحد -الذي يعادل (156) رطلاً، قرابة (71) كيلو جرامًا- من صنف «الحلاوي» يقدر بقرابة (18) سنتًا، وسعر من «الخضراوي» (12) سنتًا و(9) سنتًا، وهذه هي قيمة المن الواحد في أول شحنات موسم التمور والتي تكون عادة أعلى ثمناً من الشحنات التالية[580].

المبحث الرابع: نقل التمور

تعددت وسائل نقل التمور في الماضي، حيث نقلت على ظهور الدواب وعلى متن السفن الشراعية التجارية. واستخدام النقل البري في تجارة التمور بين الساحل والداخل أمر مؤكد، إلا أن عدم توفر البيانات والإحصاءات عن عمليات النقل البري، يجعل البحث مركزًا على النقل البحري لوفرة ما جاء في التقارير التجارية البريطانية من جوانبه المختلفة.

واختلفت أحجام السفن الشراعية الناقلة للتمور وتعددت مسمياتها وأنواعها وسعة حمولتها بحسب استعمالاتها والوجهة التي تقصدها، فهناك السفن الشراعية كبيرة الحجم المعدة للأسفار الطويلة كالبغلة والبوم التي تجوب المحيطات والبحار المفتوحة لتصل إلى الموانئ البعيدة. وهناك السفن متوسطة الحجم كالبوم القطاعي والجالبوت وبعض أنواع قوارب السنبوك والشوعي، والتي كانت تبحر في البحار المغلقة وبين الموانئ العربية والفارسية القريبة. وهناك القوارب الأصغر والتي لا تبحر بعيدًا كالشواحيف. وعرفت أيضًا قوارب النقل الداخلي التي كانت تحمل البضاعة من الأبوام والبغال والبواخر إلى الموانئ ومواضع تسلم البضائع على الميناء. وكل تلك الأنواع استخدمت في تجارة التمور.

وأكثر ما يهم في هذا البحث هي السفن الشراعية السفارة والتي ورد ذكرها في السجل، خاصة صنف «البغال». كما كانت التمور تشحن على متن سفن «البوم السفار» وتختلف هذه النوعية من السفن عن الأنواع الأخرى في خاصيتين أساسيتين السعة والتحمل. فقد روعي عند بنائها القدرة على حمل أكبر قدر ممكن من الحمولة والقدرة على الصمود أمام الرياح والعواصف في البحار متلاطمة الأمواج، ويبلغ متوسط حمولتها حوالي (225) طنًا[581].

وامتلك تجار الكويت أكثر تلك السفن الشراعية السفارة بين تجار إمارات الساحل العربي، إذ بلغ عدد الأبوام السفارة التي امتلكوها في أواخر الثلاثينيات من القرن العشرين ما يزيد عن مئة وخمسين (150) بومًا تتوجه إلى الهند واليمن وشرق إفريقيا لحمل كميات ضخمة من التمور العراقية. ولعل الداعي إلى امتلاك الكويت في تلك الحقبة مثل ذلك العدد الضخم من السفن الشراعية مقارنة بالبلدان المجاورة أمران: الأول رغبة الشيخ مبارك آل الصباح في منافسة البواخر الأجنبية في الخليج العربي عن طريق إنشاء أسطول تجاري كبير، والثاني ظروف نشوب الحرب العالمية الأولى التي سرّعت من عملية إنشاء ذلك الأسطول التجاري[582].

ونشطت عملية صناعة تلك السفن الشراعية الضخمة أكثر بعد نشوب الحرب العالمية الأولى سنة (1914) على إثر توقف البواخر عن نقل البضائع الاستهلاكية من الخليج إلى الهند وبالعكس، لاستخدام تلك البواخر في المجهود الحربي من قبل الحكومة البريطانية في الهند. ولذا نشطت صناعة السفن آنذاك لكي تلبي الطلب المتزايد على السفن الشراعية السفارة التي وصلت حمولة بعضها إلى (575) طنًا كبوم «نور البر والبحر» الذي صنع في عام (1918) للتاجر البحريني عبد الرحمن الزياني. واستطاع ذلك الأسطول الضخم من السفن الشراعية أن يبعد شبح المجاعات عن الكويت وبلدان الخليج وحتى بعض الموانئ اليمنية الجنوبية سواءً في الحرب العالمية الأولى أو الثانية[583].

أما البحرين فقد بلغ عدد ما كانت تقتنيه من سفن في مطلع القرن العشرين حوالي (100) سفينة تنتقل بين الموانئ المختلفة[584]. وقد كانت تلك السفن الشراعية الكبيرة والمتوسطة هي وسيلة النقل الأولى فيها، ولكن مع دخول السفن البخارية في البحرين إثر ضم شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية البحرين إلى الموانئ التي تعرج عليها قلت أهمية تلك السفن الشراعية، وإن كانت قد ظلت لمدة ليست بالقصيرة تخدم خطوطًا أخرى بين البحرين والعقير والدمام والدوحة والكويت وعمان وبعض موانئ فارس أيضًا[585]. ولكن منافسة البواخر لتلك السفن جعل الطلب على بناء السفن الكبيرة محدودًا، ولذلك فإن السفن التي كانت تبنى خلال النصف الأول من القرن العشرين كان معظمها سفنا صغيرة ومتوسطة من أصناف الشوعي أو الجالبوت[586].

واعتبرت حرفة السفر البحري داخل سواحل الخليج وباتجاه موانئ المحيط الهندي مرورًا بالساحل العماني وموانئ حضرموت واليمن وصولاً إلى شرق إفريقيا، من الحرف الأساسية التي

امتهنها أبناء الساحل المتصالح أيضًا. فقد اشتهر عدد من أبناء الساحل بامتلاك السفن الشراعية التجارية الكبيرة منهم الشيخ أحمد بن عبد الله المعلا (1873-1904) الذي امتلك أسطولاً بحريًا من السفن الشراعية السفارة من نوع البغال يقدر عددها بخمسة سفن فضلاً عن أنواع أخرى[587]. وتزايدت أعداد مراكب السفر مختلفة الأحجام حتى بلغت حوالي (200) سفينة أغلبها كانت في رأس الخيمة وقد وصفت أنها كانت جيدة، وأغلبها مصنوع في الكويت وفي الساحل الفارسي[588].

وقد كانت الوجهة الأساسية للرحلات الكويتية هي شط العرب حيث تشحن التمور وتتجه بها إلى الهند وباكستان وحضرموت وعدن والبحر الأحمر وشرق إفريقيا، إلا أن الهند كانت المستهلك الأكبر لأغلب كميات التمور المصدرة. فما يقارب (70%) من الرحلات كانت تسير إلى الهند[589]. ففي عام (1939) كان هناك زهاء (75) سفينة كويتية في طريقها إلى الهند لنقل التمر تزن حمولة الواحدة منها (3.000) منا أي ما يقارب (225) طنًا. مما يعني أن الكويت نقلت في تلك السنة إلى الهند كمية من التمور بلغت (225.000) منًا أي (16.875) طنًا. وكان هناك (30%) من السفن الذاهبة إلى موانئ الهند تقوم برحلتين لنقل التمور من الشط إلى الهند في الموسم الواحد. أما الرحلات المتجهة إلى الموانئ اليمنية فقد كان عددها أقل ولا يزيد حجم حمولة السفينة الواحدة منها عن (1.800) منًا وتبدأ تلك الرحلة بعد موسم جني التمور بأشهر قليلة، ولا تصل إلى أبعد من ميناء عدن اليمني[590]. أما السفينة التي تتجه إلى سواحل حضرموت فتبلغ حمولة الواحدة منها قرابة (3.000) منًا من التمر[591].

وكذلك نشطت السفن متوسطة الحمولة في نقل التمور وتراوحت حمولتها ما بين (800-1.500) منًا من التمر وهو ما يساوي (57-107) طنًا فكانت تنقل التمور من البصرة إلى الكويت ومنها إلى موانئ الخليج العربي الأخرى كالبحرين وقطر ودبي وأبوظبي. وعملت أيضًا تلك السفن في نقل تمور المحمرة إلى المدن الساحلية النائية التي لا تتوافر فيها التمور في جنوب إيران، وفي نقل تمور القطيف إلى الكويت[592] فقد كانت تلك السفن تتولى أمر التجارة في البحار الداخلية مع موانئ الخليج[593]. وقد أدت تلك السفن دورًا كبيرًا في نقل التمور من شط العرب إلى الكويت حيث يتم شحنها عبر السفن السفارة إلى الهند واليمن، واستمرت تلك السفن تؤدي دورها داخل موانئ الخليج إلى عقد الستينيات من القرن العشرين[594].وكانت البحرين مركزًا مهما لسفن القطاعة أيضًا حيث تتوجه إليها تلك السفن لإيصال البضائع المختلفة -والتي منها التمور- وتنقل منها بضائع

أخرى[595]. كذلك كانت هناك سفن «البلم» التي تصنع في البصرة وتستخدم لنقل التمور من البصرة إلى الكويت[596].

أما البواخر فقد أدت دورًا كبيرًا في عمليات تنشيط تجارة الاستيراد والتصدير بين الموانئ الخليجية والموانئ الأسيوية والأوروبية والإفريقية وقد نافست تلك البواخر السفن الشراعية في عملية نقل البضائع. ويبدأ تاريخ دخول خدمة البواخر لعمليات النقل في ميناء الكويت بعد توقيع معاهدة الحماية بين بريطانيا والكويت على عهد الشيخ مبارك الصباح في سنة (1899) حيث سعى إلى توقيع اتفاقية مع شركة البواخر البريطانية (British Indian Steam Navigation Company) لكي ترسل إلى الكويت باخرة من بواخرها كل أسبوع لنقل الركاب وتحميل البضائع[597]، وكانت تلك البواخر تقوم قبل ذلك بتنزيل البضائع في المحمرة ومنها تشحن في سفن شراعية إلى الكويت[598]. ونافست تلك البواخر السفن الشراعية في النقل التجاري حتى كادت أن تقضي عليها لولا نشوب الحرب العالمية الثانية (1939) التي أعادت النشاط للسفن الشراعية من جديد. وكان من أشهر البواخر البريطانية العاملة في خدمة النقل في الكويت الباخرتان «دامرة Damrh» و«دواركه Doarkh» اللتان استمرتا في زيارة الموانئ الخليجية إلى ما قبل الحرب العالمية الثانية[599].كذلك خدمت «شركة المراكب العربية المحدودة The Arab Steamers Coy.Ltd» التي تأسست عام (1911) النقل التجاري في الكويت وكانت أول شركة عربية مساهمة اتخذت من بومبي مقرًا لها، وقد تأسست بهدف كسر احتكار الشركة البريطانية الهندية للنقل البحري، وبدأت أول رحلاتها سنة 1912. إلا أن الشركة فقدت أسطولها بعد أن وضعت الإدميرالية البريطانية يدها على خمس من بواخرها بعد اندلاع الحرب العالمية الأولى ولأسباب أخرى تقلصت أنشطة الشركة ومن ثم تم دمجها مع شركة «بومبي وفارس للملاحة البخارية المحدودة The Bombay Persia Steam Navigation Co.Ltd».[600]

ومن الشركات الملاحية البخارية التي تردد اسمها في السجل التجاري الكويتي» شركة نيمزي للملاحة البخارية المحدودة The Nimazi Steam Navigation Co.Ltd» «وشركة هانزا للسفن البخارية المحدودة The Hansa Steam Ship Co.Ltd» وكذلك «الشركة الشرقية للملاحة البخارية المحدودة The Eastern Steam Navigation Co.Ltd» بالإضافة إلى شركة «خط ستريك المحدودة The Strick Line Ltd».[601] ولم تقتصر خدمات النقل التجاري لتلك

البواخر على الكويت فقط بل كانت ترسو في ميناء البحرين أيضًا، فقد ذُكرت تلك الشركات في سجل البحرين التجاري بالإضافة إلى شركات أخرى.

وقد كانت عمليات النقل بواسطة البواخر في البحرين أكثر نشاطا إذ اتخذت شركة البواخر البريطانية (British Indian Steam Navigation Company) مركزًا لتنزيل البضائع وتحميلها، وكادت تلك الشركة أن تحتكر تجارة النقل التجاري في الخليج عامة وفي البحرين خاصة[602].

أما خدمة البواخر لموانئ الساحل المتصالح فقد بدأت منذ عام (1904) حيث أخذت بواخر شركة الهند وفارس تتردد على ميناء دبي[603]. بينما كان ميناء أبوظبي غير مهيأ لاستقبال تلك البواخر الكبيرة ولذا قامت السفن الصغيرة بنقل البضائع التي تحملها البواخر لتنقلها بدورها إلى الميناء في تلك الآونة[604]. أما خور الشارقة فلم تزره البواخر إلا في سنة (1932)[605].ولم تقتصر عمليات النقل التجاري بين موانئ الخليج العربي والموانئ الأخرى على بواخر تلك الشركات فقط، بل كان هناك العديد غيرها تنوعت هويتها ما بين إيطالية ويونانية ويابانية كانت تذكر في السجلات الإدارية دون أن تذكر أسماء الشركات التي تمتلكها.

وتختلف أجرة نقل التمور بواسطة السفن الشراعية عن أجرة نقلها بواسطة البواخر، كما تتحدد أجرة النقل بحسب الوجهة التي تقصدها السفينة أو الباخرة، وليس لنوع التمر دخل في تحديد أجرة النقل، فالأجرة تتحدد بحسب الوجهة وبحسب وزن الشحنة، ففي السفن الشراعية تحسب قيمة النقل بحسب المن الواحد، بينما أجرة النقل بواسطة البواخر تقدر بحسب وحدة الطن.

الخاتمة

بينت هذه الدراسة الارتباط الوثيق بين تجارة اللؤلؤ وتجارة التمور بطريقة فيها شيء من التعقيد في بعض الأحيان، إذ لوحظ أن السنوات التي تكسد فيها تجارة اللؤلؤ وينتشر فيها الفقر بشدة، تكثر فيها واردات التمور إلى إمارات الساحل العربي للخليج بسبب إقبال السكان على شراء التمور الرخيصة لتوفير متطلبات غذائهم في تلك الظروف. وفي السنوات التي تنشط فيها تجارة اللؤلؤ وتكثر السيولة النقدية في يد السكان تنشط تجارة التمور أيضًا بسبب إقبال التجار على شرائها للمتاجرة بها في الأسواق الخارجية، والفارق فقط بين الحالتين يتضح أحيانًا من خلال ملاحظة الفرق في سعر الطن الذي يرتفع سعره في حالة اليسر وينخفض في حالة العسر.

ومن الملاحظ أيضًا أن حجم تجارة واردات التمور في إمارات الساحل العربي للخليج كان أكبر من حجم تجارة إعادة تصديرها، وهو أمر طبيعي إذ لم تكن تلك الإمارات من البلدان المنتجة للتمور انتاجًا يكفي الاستهلاك المحلي ويفيض منه للتجارة الخارجية مثلما هو الحال في العراق والمحمرة والإحساء مثلاً، ولذلك اعتمدت كل إمارة من إمارات الساحل العربي للخليج على البلدان القريبة منها لتزودها بما تحتاج إليه من التمور، وتلك البلدان على وجه التحديد كانت العراق والمحمرة والإحساء. وقد توثقت العلاقة التجارية بين كل إمارة من الإمارات بواحدة منها أو أكثر، فإمارة الكويت اعتمدت اعتمادًا شبه كامل على العراق في تجارتها للتمور ومكنها امتلاك حكام الكويت وبعض تجارها للعديد من البساتين في البصرة من تقوية تلك العلاقة التجارية بينهما. وكذلك كانت المحمرة من البلدان المجاورة التي تستورد منها الكويت التمور بكثرة، وتعاملت أيضًا مع موانئ الساحل العربي للخليج كميناء القطيف والجبيل لجلب كميات من تمورها. واعتمدت البحرين على إعادة تصدير تمور الإحساء والقطيف والمحمرة أيضًا، وكانت التمور طوال حقبة البحث بندًا

ثابتًا على قوائم الاستيراد والتصدير البحرينية، كما فرضت الحكومة البحرينية ضريبة ثابتة على تلك التجارة يدخل عائدها في خزانة الحكومة. واعتمدت كذلك موانئ الساحل المتصالح على تمور العراق وفارس والموانئ العربية شأنها شأن الكويت والبحرين.

وأي تجارة خارجية كانت تعتمد بصورة كبيرة على استقرار الوضع الأمني والسياسي والاقتصادي في أقطار المنشأ التي تستورد منها سلعها التجارية والأماكن التي تعبر خلالها تلك السلع لتصل إليها، فتلك الأوضاع كانت تسهم في نجاح التجارة أو فشلها. وهذا ما حدث مع تجارة التمور في إمارات الساحل العربي للخليج ففي بداية حقبة البحث نشبت الحرب العالمية الأولى في سنة (1914) فأثر ذلك على منطقة الخليج العربي بشكل كامل وانخفضت معه عائدات وارداتها من السلع والبضائع المختلفة ومن ضمنها التمور التي قلت عائدات وارداتها في الكويت والبحرين والساحل المتصالح في تلك السنة. ولكن ما إن استوعب تجار التمور الموقف حتى أحسنوا استغلال ظروف الحرب بأن أحلوا سفنهم الشراعية محل البواخر البريطانية التي كانت تحمل بعض صادرات التمور من موانئهم للأسواق الخارجية فنشطت تجارة التمور أثناء الحرب العالمية الأولى. وتكرر ارتفاع عائدات تجارة التمور في إمارات الساحل العربي للخليج قبيل اندلاع الحرب العالمية الثانية أيضًا سنة (1938-1939). وقد كشفت هذه الدراسة عن تلك التغيرات في أسعار التمور وكمياتها من خلال تتبع قيمة وكمية التمور المستوردة والمصدرة خلال ربع قرن من الزمن، واستخرجت نسب الزيادة والنقصان وربطتها بالظروف العامة المحيطة بتجارة التمور خلال فترة البحث.

كما كشفت الدراسة عن مدى الارتباط الوثيق بين تجارة التمور الخارجية والحركة الملاحية في منطقة الخليج العربي، واعتمادها على الرحلات البحرية الشراعية الموسمية التي تبدأ مع بداية موسم جني التمور فتحمّل تلك السفن الشراعية بأحجامها المختلفة بالتمور من موانئ الإنتاج إلى موانئ الاستهلاك عبر مياه الخليج وبحر العرب والمحيط الهندي، ليتم تسويقها هناك وتوظيف المردود المالي في شراء البضائع المختلفة وخاصة المواد الغذائية التي يحتاجها سكان المنطقة في تلك الفترة.

وقد بينت الدراسة أن أسواق تصدير التمور كانت أكثر من أسواق استيرادها، فقد تعددت تلك الأسواق وتوزعت على قارات العالم المختلفة وإن كانت أكثر الأسواق استيرادًا لتمور الخليج

العربي هي الموانئ الهندية تليها الفارسية ثم جنوب شبه الجزيرة العربية وتختلف بقية الأسواق الأخرى في كميات وقيم التمور المستوردة لها فأقلها كانت دول القارة الأوربية وانجلترا والولايات المتحدة الأمريكية وتركيا ومصر وجاوا. وذلك التنوع في الأسواق والأقطار يعكس مدى أهمية سلعة التمور باعتبارها سلعة عالمية عابرة للقارات لا سلعة محلية فحسب.

ولم تذكر السجلات التجارية للكويت والبحرين الجوانب المالية المتعلقة بتجارة التمور خلال تلك الحقبة ولكن أمكن العثور على بعض المعلومات عنها مما توفر في تقويمات نواخذة السفر التجاري في تلك الإمارات الساحلية، ومما ورد في دفاتر حساباتهم ومما ذكرته المراجع المحلية الأخرى والتي استفادت منها هذه الدراسة وبينت بعض الجوانب المتعلقة بها قدر الإمكان.

وأوضحت هذه الدراسة أيضًا ارتباط تجارة التمور في إمارات الساحل العربي للخليج ببعض العملات الأجنبية دون غيرها وأهمها عملتي الروبية الهندية والجنيه الاسترليني وهذا أمر طبيعي إذ لم تكن لإمارات الساحل العربي للخليج عملة خاصة بها، ولذا اعتمدت على تلك العملات الأجنبية في عمليات بيع وشراء التمور، وقد كان سعر صرف تلك العملات يتذبذب من سنة لأخرى فكان يترك أثره على مسار التجارة في تلك الحقبة.

أما الأوزان المستخدمة في مجال تجارة التمور فقد كانت عديدة هي الأخرى جاء ذكر بعضها في السجلات التجارية البريطانية كوحدة «الطن» وذكر بعضها الأخر في المصادر المحلية كوحدة «المن».

ولا يمكن اعتبار ما ورد في التقارير التجارية البريطانية عن تجارة التمور في الكويت والبحرين وبوشهر هو الحجم الكامل لتلك التجارة المهمة إذ إن تلك السجلات عرضت جانبًا واحدًا فقط وهو التجارة المنقولة عبر وسائط النقل البحري، ولم تعن بالتجارة البرية التي يشير الواقع السائد حينئذ لحجمها الكبير ولعل عذرها في ذلك الإغفال صعوبة حصر صادرات التمور ووارداتها المنقولة على ظهر القوافل، وفضلاً عن ذلك كانت هناك العديد من السفن التي تحمل كميات كبيرة من التمور دون أن تمر على الدوائر الجمركية لتسجيلها.

المراجع

الوثائق غير المنشورة باللغة الإنجليزية:

IOR/L/MIL/17/15/ 14

Arabian Shores of the Persian Gulf.Kuwait.Bahrain.Qatar.Trucia● Oman.Oman.1933 (India.Genera● Staff).

الوثائق المنشورة باللغة الإنجليزية:

The Persian Gulf Administration Reports.1873-1947. (England:Archive Editions.1986). vols. 6.7 and 8.

The Persian Gulf Trade Reports.1905-1940. (England:Archive Editions.1987. Bahrain. vols.1 and 2

The Persian Gulf Trade Reports.1905-1940. (England:Archive Editions.1987. Bushier. vols.1 and 2

The Persian Gulf Trade Reports.1905-1940. (England:Archive Editions.1987. Kuwait. vols.1 and 2

وثائق مترجمة منشورة باللغة العربية:

الشهابي، سعيد، البحرين (1920-1971) قراءة في الوثائق البريطانية، بيروت: دار الكنوز الأدبية، 1996.

المصادر المعاصرة العربية والمعربة:

البسام، عبد الله بن محمد، تحفة المشتاق في أخبار نجد والحجاز والعراق، تحقيق: غسان داود الناصير، دمشق: دار العرب للدراسات والنشر، 2016.

العباسي، عبد القادر ياش أعيان، النخلة سيدة الشجر، بغداد: دار البصرى، 1964.

الرشيد، عبدالعزيز، تاريخ الكويت، بيروت: دار مكتبة الحياة، 1978.

الغنيم، عبد الله يوسف، حديث الوثائق صفحات من وثائق أسرة العبدالجليل، الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2014.

ـــ، روزنامة النوخذة عبد الحميد العبد الجادر، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2014.

ـــ، قراءات في وثائق أسرة النصف، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2016.

القطامي، عيسى بن عبد الوهاب، دليل المحتار في علم البحار، دار التأليف، 1950.

لوريمير، ج.ج. السجل التاريخي للخليج العربي وعمان وأواسط الجزيرة العربية، ترجمة جامعة السلطان قابوس، لندن: دار غارنت للنشر، 1995، ج1، المجلد الأول، المجلد الثاني.

فاليرز، ألن، ترجمة: نايف خرما، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2006، ص 448

ماليري، ستانلي، ج، الكويت قبل النفط، مذكرات س.ستانلي. ج. ماليري الطبيب في البحرين والكويت (1907-1949)، ترجمة: محمد الرميحي، دبي: دار مدارك للنشر، الطبعة الثالثة، 2012.

المراجع العامة العربية والمعربة:

البخاري، محمد بن اسماعيل، الجامع المسند الصحيح المختصر من أمور رسول الله صلى الله عليه وسلم وسننه «صحيح البخاري»، ت: محمد زهير ناصر، الجزء الثاني، طوق النجاة، 1422هـ/2002، رقم الحديث (1483).

أبو حاكمة، أحمد مصطفى، تاريخ الكويت الحديث (1750-1965)، الكويت: ذات السلاسل، 1984.

التميمي، عبد المالك خلف، أبحاث في تاريخ الكويت، الكويت: دار قرطاس للنشر، 1998.

الجاسم، نجاة عبدالقادر، التطور السياسي والاقتصادي للكويت بين الحربين (1914-1939)، الكويت: الطبعة الثانية، 1996.

جاموني، فنيورا، الهند والإمارات العربية المتحدة احتفاء بصداقة أسطورية، أبوظبي: المركز الوطني للوثائق والبحوث، 2013.

الجروان، محمد راشد، التجارة بين الماضي والحاضر، المطبعة العصرية، الشارقة، المطبعة العربية، 1988.

جمال، محمد عبد الهادي، أسواق الكويت القديمة، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، ط 2، 2004.

الحتروشي، سالم بن مبارك، الجغرافيا الطبيعية لسلطنة عمان، مسقط: جامعة السلطان قابوس، 2014.

الحجي، يعقوب يوسف، النشاطات البحرية القديمة في الكويت، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2007.

خزعل، حسين خلف الشيخ، تاريخ الكويت السياسي، الجزء الثاني، [د.ن] 1962.

راشد، محمد علي، الأسفار البحرية والتجارة قديمًا في الإمارات، رأس الخيمة: مطبعة رأس الخيمة الوطنية، 2004.

الرميحي، محمد غانم، البحرين مشكلات التغيير السياسي والاجتماعي، بيروت: دار الجديد، الطبعة الرابعة، 1995.

الريحاني، أمين، ملوك العرب، الجزء الثاني، بيروت: دار الخيل، الطبعة الثامنة، 1987.

السجستاني، أبو حاتم سهل بن محمد بن عثمان، كتاب النخلة، تحقيق حاتم صالح الضامن، بيروت: دار البشائر الإسلامية، 2002م.

السعدون، خالد حمود، العلاقات بين نجد والكويت (1319هـ-1341هـ/1902-1922م)، الكويت: ذات السلاسل، الطبعة الثانية، 1990.

ـــ، ملامح الاقتصاد العراقي في العهد العثماني الأخير 1905-1914م، الشارقة: مركز البحوث والدراسات، 2004

سميث، آدم، بحث في أسباب وطبيعة ثروة الأمم، ترجمة حسني زينه الجزء الأول، بغداد: معهد الدراسات الاستراتيجية، 2007.

الشامسي، نجيب عبد الله، اقتصاديات الإمارات قبل 1971، الشارقة [د.ن]، 1995.

الشبلي، مكي، وآخرون.دراسة تطوير إنتاج وتصدير وتسويق والاستفادة من مخلفات النخيل في الوطن العربي، الخرطوم: المنظمة العربي للتنمية الزراعية، الخرطوم، 2003.

شقيلة، أحمد رمضان، دراسات في الجغرافية الاقتصادية -المملكة السعودية والبحرين- الرياض: مطبوعات دارة الملك عبد العزيز، 1981.

شهاب، مفيد، وآخرون، الكويت وجودًا الحقائق الموضوعية والإدعاءات العراقية، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، الطبعة الثالثة، 1997.

الصايغ، فاطمة، الإمارات العربية المتحدة من القبيلة إلى الدولة، دبي: مركز الخليج للكتب، 1997.

الطناحي، محمد محمود، النفط وعلاقات الكويت السياسية بدول الجوار (1911-1990)، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2011.

الظاهري، شمسة حمد العبد، إمارات الساحل المتصالح 1900-1971، أبوظبي: المركز الوطني للوثائق والبحوث، 2010.

عبدالرحمن، عبد الله، الإمارات في ذاكرة أبنائها-الحياة الاقتصادية- الجزء الثاني، الجزء الثالث، أبوظبي، دار الكتب الوطنية، 2013.

عبدالله، إيناس سعدي، تاريخ العراق الحديث (1258-1918)، بغداد: دار ومكتبة عدنان، 2014.

عبد المغني، خالد عبد الرحمن، بدايات الخدمة البريدية في الكويت (1896-1923)، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2012.

عبد المغني، عادل محمد، الاقتصاد الكويتي القديم، الكويت: مطابع القبس التجارية، الطبعة الثانية، 1987.

العيدروس، محمد حسن، الإمارات بين الماضي والحاضر، دبي: دار الكتاب الحديث، 2002.

ـــ، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، الكويت: عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، الطبعة الثانية، 1998.

ـــ، تاريخ الكويت الحديث والمعاصر، الكويت: دار الكتاب الجامعي للنشر والتوزيع، 1997.

الفارس، محمد فارس، الأوضاع الاقتصادية في إمارات الساحل (دولة لإمارات العربية المتحدة) 1862-1965، أبوظبي: مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، 2000.

الفيل، محمد رشيد، الجغرافية التاريخية للكويت، الكويت: ذات السلاسل، الطبعة الثانية، 1985.

قاسم، جمال زكريا، نشأة الجمارك الكويتية ودورها في تدعيم سيادة الكويت على منافذها، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2000.

القاسمي، سلطان بن محمد، اقتصاد إمارات الساحل العربي في القرن التاسع عشر، الشارقة: منشورات القاسمي، 2015.

القاسمي، نورة محمد، الوجود الهندي في الخليج العربي (1820-1947)الشارقة: منشورات دائرة الثقافة والإعلام، 1996.

الكسادي، عادل أحمد، الطرق الملاحية والنشاط التجاري البحري الشراعي في الإمارات في القرن الماضي-العشرين-، دبي: مركز حمدان بن محمد لإحياء التراث، 2015.

الكشك، محمد جلال، السعوديون والحل الإسلامي مصدر الشريعة للنظام السعودي، [د. ن]، الطبعة الرابعة، [د.ت]

مجمع اللغة العربية، المعجم الوجيز، القاهرة: مطابع الأهرام التجارية، 2001.

محارب، عبد الله حمد، ومحفوظ، سعيد عبد الحميد، الجمارك الكويتية نشأتها وتطورها، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2000.

محمود، حسن سليمان، الكويت ماضيها وحاضرها، بغداد: المكتبة الأهلية، 1968.

مركز زايد العالمي للتنسيق والمتابعة، الملاحة البحرية في دولة الإمارات العربية المتحدة، أبوظبي: 2003.

المقدسي، موفق الدين عبد الله بن أحمد بن قدامة، المغني، الجزء الثالث، القاهرة: مكتبة القاهرة، 1968.

ملا، أمل علي محمد، النظام الضريبي في الكويت (جزئية ساكنة في كيان يتطور)، الكويت: إدارة البحوث والدراسات، 1997.

المنصور، عبد العزيز، الكويت وعلاقتها بعربستان والبصرة، الكويت: ذات السلاسل، الطبعة الثانية، 1980.

النقيب، خلدون حسن، المجتمع والدولة في الخليج والجزيرة العربي -من منظور مختلف- بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية الطبعة الثانية، 1989.

وهبه، حافظ، جزيرة العرب في القرن العشرين، القاهرة: دار الآفاق، الطبعة الثالثة، [د.ت].

الدوريات:

الصايغ، فاطمة حسن، المراحل التاريخية لحركة التطور في إمارة دبي (1902-1971)، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد 95، 1999.

العبيدي، صلاح عريبي عباس، غرفة تجارة وصناعة البحرين النشأة والتطور، مجلة الوثيقة، البحرين، العدد 45، 2004.

العلاف، إبراهيم خليل، السفن والمراكب في الخليج العربي قصة كفاح مجيدة، دورية كان التاريخية، العدد 4، يونيو 2009.

الموسوي، عماد جاسم، نشاط البحرين الملاحي (1783-1914)- أوضاع البحرين العامة ومؤثراتها على النشاط الملاحي، مجلة الوثيقة، البحرين، العدد 50، 2006.

الصحف:

الحمادي، هناء، من المهن التقليدية المتوارثة الجراب إناء لحفظ التمر يصنع من خوص النخيل، مقال، جريدة الاتحاد، 8 مايو 2012.

عثمان، ضاحي، 88% من صادرات التمور في العالم تخرج من العالم العربي، مقال، جريدة الشرق الأوسط 20 أغسطس 2003م.

مواقع إلكترونية:

Htt://bu-alnami.turcblogpro.com

مدونة مختصة بتاريخ تراث المنطقة الشرقية والخليج العربي قديمًا.

Notes

[1←]
عثمان، ضاحي، 88% من صادرات التمور في العالم تخرج من العالم العربي، مقال، جريدة الشرق الأوسط، العدد 9031، 20 أغسطس 2003م.

[2←]
السجستاني، أبو حاتم سهل بن محمد بن عثمان، كتاب النخلة، تحقيق حاتم صالح الضامن، بيروت: دار البشائر الإسلامية، 2002م، ص 40.

[3←]
الشبلي، مكي، وآخرون. دراسة تطوير إنتاج وتصدير وتسويق والاستفادة من مخلفات النخيل في الوطن العربي، الخرطوم: المنظمة العربية للتنمية الزراعية، الخرطوم، 2003، ص 27-29.

[4←]
المرجع نفسه، ص 29-30.

[5←]
العباسي، محمد غانم، البحرين مشكلات التغيير السياسي والاجتماعي، بيروت: دار الجديد، ط 4، ص 100.

[6←]
الرميحي، عبد القادر ياش أعيان، النخلة سيدة الشجر، بغداد: دار البصري، 1964م، ص 77-79.

[7←]
شقيلة، أحمد رمضان، دراسات في الجغرافية الاقتصادية -المملكة السعودية والبحرين-الرياض: مطبوعات دارة الملك عبد العزيز، 1981، ص ص 90-92.

[8←]

لوريمير، ج.ج. السجل التاريخي للخليج العربي وعمان وأواسط الجزيرة العربية، ترجمة جامعة السلطان قابوس، لندن: دار غارنت للنشر، 1995، ج1، مج 9، ص 105. وقد تحسن إنتاج التمور في إمارة البحرين لاحقًا، إذ ذكر المعتمد السياسي في البحرين الميجر «آي. إيه ديلي.Dilly I.A» «في سنة 1923 أن سكان البحرين «يعتمدون في معيشتهم على التمر الذي لا يستورد منه شيء بل ينتج محليًا». كما سيأتي بيانه في فصل الواردات المبحث الثاني.

[9←]

عبدالعزيز الرشيد، تاريخ الكويت، بيروت: دار مكتبة الحياة، 1978، ص ص 87-88.

[10←]

الريحاني، أمين، ملوك العرب، بيروت: دار الخيل، ط 8، 1987، ج 2، ص 667.

[11←]

الجاسم، نجاة عبد القادر، التطور السياسي والاقتصادي للكويت بين الحربين (1914-1939)، الكويت: ط2، 1996، ص 107.

[12←]

الرشيد، تاريخ الكويت، ص 87-88.

[13←]

سنورد في الكتاب عبارة «ميناء الكويت» و«ميناء البحرين» بناءً على ما جاء في المصدر الذي عنون جدول الصادرات والواردات باسم الإمارة وليس الميناء.

[14←]

Rush. (Editor) The Persian Gulf Trade Reports (1940-1905). Archive Editions.1987. vol. 1. Trade Reports Kuwait (1909-1908). p4

[15←]

الفارس، محمد فارس، الأوضاع الاقتصادية في إمارات الساحل (دولة الإمارات العربية المتحدة) 1862-1965، أبوظبي: مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، 2000، ص 83.

[16←]
الظاهري، شمسة حمد العبد، إمارات الساحل المتصالح 1900-1971، أبوظبي: المركز الوطني للوثائق والبحوث، 2010، ص 66.

[17←]
الشامسي، نجيب عبد الله، اقتصاديات الإمارات قبل 1971، د.م، د.ن، ص 121.

[18←]
الفارس، الأوضاع الاقتصادية في إمارات الساحل، ص 83.

[19←]
الظاهري، إمارات الساحل المتصالح 1900-1971، ص 18.

[20←]

Reports.Bahrain (1906). vol. 1. p 1and p 2. Trade

[21←]

Trade Reports. Kuwait (1908-1909). vol. 1. p 4.

[22←]

Trade Reports. Kuwait (1908-1909). vol. 1. p 7.

[23←]
لوريمير، السجل التاريخي، ج1، مج 9، ص 20.

[24←]

المصدر نفسه، ص 113.

[25←]

Trade Reports Kuwait (1911-1912). vol. 1. p 2.

[26←]

Trade Reports Kuwait (1911-1912). vol. 1. p 16 and p 18.

[27←]

التميمي، عبد المالك خلف، أبحاث في تاريخ الكويت، الكويت: دار قرطاس للنشر، 1998، ص 86.

[28←]

العيدروس، محمد حسن، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، الكويت: عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، ط 2، 1998، ص 212.

[29←]

أبو حاكمة، أحمد مصطفى، تاريخ الكويت الحديث (1750-1965)، الكويت: ذات السلاسل، 1984، ص 335.

[30←]

الموسوي، عماد جاسم، نشاط البحرين الملاحي (1783-1914) أوضاع البحرين العامة ومؤثراتها على النشاط الملاحي، مجلة الوثيقة، البحرين، العدد 50، 2006، ص 132.

[31←]

الظاهري، إمارات الساحل المتصالح 1900-1971، ص 53.

[32←]

العبيدي، صلاح عريبي عباس، غرفة تجارة وصناعة البحرين النشأة والتطور، مجلة الوثيقة، البحرين، العدد 45، 2004، ص 75.

[33←]
الطناحي، محمد محمود، النفط وعلاقات الكويت السياسية بدول الجوار (1911-1990)، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2011، ص 38.

[34←]
الفارس، الأوضاع الاقتصادية في إمارات الساحل، ص 44-46.

[35←]

Trade Reports Kuwait (1906-1907)vol. 1. p 1.

[36←]
الريحاني، ملوك العرب، ج 2، ص 666-667.

[37←]
العقير: ميناء في الجنوب الغربي من مدينة القطيف، يبعد عنها أربعة وستين ميلاً، وكان ميناء الإحساء ونجد الجنوبية في تلك الفترة. (وهبه، حافظ، جزيرة العرب في القرن العشرين، القاهرة: دار الآفاق، ط 3، ص 73-74).

[38←]
لوريمير. السجل التاريخي، ج 2، مج 1، ص ص 253-554.

[39←]
المنصور، عبد العزيز، الكويت وعلاقتها بعربستان والبصرة، الكويت: ذات السلاسل، ط 2، 1980، ص 39.

[40←]

السمبوك: وتسمى سمبوق أيضًا، وهي سفينة صغيرة استعملها أهل الخليج قديمًا قدرت حمولتها بحوالي (150) طنًا. (العلاف، إبراهيم خليل، السفن والمراكب في الخليج العربي قصة كفاح مجيدة، دورية كان التاريخية، العدد الرابع، يونيو 2009، ص 66.

[41←]
البغلة: تعتبر البغلة أضخم ناقلة للبضائع عبر المحيطات، تتراوح حمولتها ما بين (150-400) طن ويصل طولها الإجمالي ما بين (100-140) قدمًا ولا يعرف تاريخ ظهورها في الخليج العربي على وجه التحديد. (الفارس، الأوضاع الاقتصادية في إمارات الساحل، ص 78).

[42←]
البدن: استخدم هذا النوع من السفن على طول الساحل، وله عدة أحجام وتستعمل الأنواع الضخمة منه في الشحن. (الفارس، المرجع نفسه، ص 82).

[43←]
الشامسي، نجيب عبد الله، اقتصاديات الإمارات قبل 1971، الشارقة [د.ن[1995، ص 138.

[44←]
الجاسم، التطور السياسي والاقتصادي للكويت بين الحربين، ص 193.

[45←]
شركة الهند البريطانية للملاحة البخارية: قامت شركة (Mackinnon Mackenzie) الإسكتلندية بتأسيس شركة (Calcutta And Burma) للملاحة البحرية في سنة 1856، وأخذت تقوم بنقل البضائع بين كلكتا ورانجون ومولين، ثم أنشأت خطًا يمتد بين الخليج العربي وملقا وسنغافورة، ومنذ عام 1963 أصبحت تعرف باسم شركة (British-India steam Navigation Co) (الفارس، الأوضاع الاقتصادية في إمارات الساحل، ص 28).

[46←]
العبيدي، غرفة تجارة وصناعة البحرين النشأة والتطور مجلة الوثيقة، العدد 45، ص 74.

[47←]

الصايغ، فاطمة حسن، المراحل التاريخية لحركة التطور في إمارة دبي (1902-1971)، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، العدد 95، 1999، ص 78.

[48←]

مركز زايد العالمي للتنسيق والمتابعة، الملاحة البحرية في دولة الإمارات العربية المتحدة، أبوظبي: 2003، ص ص 5-9.

[49←]

جاموني، فنيورا، الهند والإمارات العربية المتحدة احتفاء بصداقة أسطورية، أبوظبي: المركز الوطني للوثائق والبحوث، 2013، ص 46.

[50←]

Trade Reports Kuwait (1912-1913)vol. 1. p 18.

[51←]

Reports.Bahrain (1912-1913). vol. 1. p 20. Trade

[52←]

البوم: طراز قديم من السفن كانت تعمل بالتجارة بين الكويت وزنجبار حتى مطلع القرن العشرين، ولها أحجام عدة أفضلها البوم الكبير التي تستخدم في الأسفار البحرية وتمتاز بقدرتها على نقل الحمولة الكبيرة. (العلاف، السفن والمراكب في الخليج العربي، ص 65).

[53←]

وهبه، حافظ، جزيرة العرب في القرن العشرين، ص 78، استعمل الكاتب مصطلح «طرد» وتم استبدالها بمصطلح «جراب»، كما تعارف عليه في تسمية أكياس التمر المليئة بالتمور. والجراب: هو إناء لحفظ التمر يصنع من خوص النخيل يدويًا بطريقة جدلة عريضة تضيق أو تتسع باختلاف الإنتاج. (الحمادي، هناء، من المهن التقليدية المتوارثة الجراب إناء لحفظ التمر يصنع من خوص النخيل، مقال، جريدة الاتحاد، (رقم العدد)، 8-مايو 2012.

[54←]

سميث، آدم، بحث في أسباب وطبيعة ثروة الأمم، ترجمة حسني زينه، بغداد: معهد الدراسات الاستراتيجية، 2007، ج 1، ص 43.

[55←]

المنصور، الكويت وعلاقتها بعربستان والبصرة، ص 57.

[56←]

ملا، أمل علي محمد، النظام الضريبي في الكويت (جزئية ساكنة في كيان يتطور)، الكويت: إدارة البحوث والدراسات، 1997، ص 8، وذلك بحسب ما أوجبته الشريعة الإسلامية، حيث قال ابن قدامة رحمه الله في «المغني»:» أَجْمَعَ أَهْلُ الْعِلْمِ عَلَى أَنَّ الصَّدَقَةَ وَاجِبَةٌ فِي الْحِنْطَةِ، وَالشَّعِيرِ. وَالتَّمْرِ. وَالزَّبِيبِ. قَالَهُ ابْنُ الْمُنْذِرِ. وَابْنُ عَبْدِ الْبَرِّ» (المقدسي، موفق الدين عبد الله بن أحمد بن قدامة، المغني، القاهرة: مكتبة القاهرة، 1968، ج 3، ص 3)، أما تحديد النصاب فقد جاء دليله فيما رواه البخاري عَنْ سَالِمِ بْنِ عَبْدِ اللَّهِ، عَنْ أَبِيهِ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُ، عَنْ النَّبِيِّ (صلى الله عليه وسلم) قَالَ:=

= (فِيمَا سَقَتْ السَّمَاءُ وَالْعُيُونُ أَوْ كَانَ عَثَرِيًّا الْعُشْرُ، وَمَا سُقِيَ بِالنَّضْحِ نِصْفُ الْعُشْرِ).(البخاري، محمد بن اسماعيل، الجامع المسند الصحيح المختصر من أمور رسول الله (صلى الله عليه وسلم) وسننه «صحيح البخاري»، ت:ناصر، محمد زهير، طوق النجاة، 1422هـ/2002، رقم الحديث (1483)، ج 2، ص 126).

[57←]

Trade Reports Kuwait (1907-1908). vol. 1. p 1.

[58←]

Trade Reports Kuwait (1907-1908). vol. 1. p 9 and p 10.

[59←]

Trade Reports Kuwait (1908-1909). vol. 1. p 7.

[60←]

السعدون، خالد، ملامح الاقتصاد العراقي في العهد العثماني الأخير 1905-10914م، الشارقة: مركز البحوث والدراسات، 2004، ص 131.

[61←]
Trade Reports Kuwait (1906-1907). vol. 1. p 12.

[62←]
Reports.Bahrain (1907-1908). vol. 1. p 1. Trade

[63←]
Reports.Bahrain (1907-1908). vol. 1. p 3. Trade

[64←]
Reports.Bahrain (1908-1909). vol. 1. p 3. Trade

[65←]
Reports.Bahrain (1909-1910). vol. 1. p 4. Trade

[66←]
Rush.(Editor) The Persian Gulf Administration Reports (1873- 1947).Archive Editions.1986.vol. 6.Bahrain (1910).p 86.

[67←]
Reports.Bahrain (1910-1911). vol. 1. p 3 Trade

[68←]
Reports.Bahrain (1911-1912). vol. 1. p 7. Trade

[69←]
السعدون، ملامح الاقتصاد العراقي في العهد العثماني الأخير، ص 131.

[70←]

Reports.Bahrain (1907-1908). vol. 1. p 3. Trade

[71←]

Reports.Bahrain (1908-1909). vol. 1. p 10. Trade

[72←]

الفارس، الأوضاع الاقتصادية في إمارات الساحل، ص 157.

[73←]

vol 1. p 13. Trade Reports Kuwait (1907-1908).

[74←]

Trade Reports. Bushier (1908-1909). vol. 1. p17

وتنتج ولاية عربستان التمور للتصدير على نطاق واسع في منطقة المحمرة وعلى نطاق أضيق في منطقة الفلاحية، أما المناطق الأخرى فكمية التمور القابلة للتصدير فيها قليلة. وإنتاج التمور في المناطق الساحلية من الساحل الفارسي يتركز في المناطق القريبة من مدينة بوشهر خاصة في شبه جزيرة بوشهر وفي دشتستان وداشتي، ولكن التمور في تلك المناطق لا تنضج بصورة جيدة، وفي تلك المناطق حوالي خمسين صنفًا من التمور أفضلهما الحلاوي والخضراوي، إلا أن الصنف الوحيد الذي يصدر هو المعروف بقسب زاهدي. (لوريمير، ج 1، مج 9، ص ص 16-17) ومن المرجح أن تمور كل من البحرين والكويت المسجلة في قوائم صادرات التمور تذهب إلى المناطق قليلة الإنتاج على الساحل الفارسي أو تلك التي لا تنضج فيها التمور نضوجًا تامًا. أما واردات التمور التي ترد إلى إمارات الساحل العربي فأنها تأتي من المحمرة ذات الإنتاج الجيد والوفير.

[75←]

Trade Reports. Bushier (1909-1910). vol. 1. p 20.

[76←]

العيدروس، محمد حسن، تاريخ الكويت الحديث والمعاصر، الكويت: دار الكتاب الجامعي للنشر والتوزيع، 1997، ص ص 63-64.

[77←]
التميمي، أبحاث في تاريخ الكويت، ص 38.

[78←]
قاسم، جمال زكريا، نشأة الجمارك الكويتية ودورها في تدعيم سيادة الكويت على منافذها، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2000، ص 60.

[79←]
قاسم، جمال زكريا، نشأة الجمارك الكويتية ودورها في تدعيم سيادة الكويت على منافذها، ص ص 60-61.

[80←]
شهاب، مفيد، وآخرون، الكويت وجودا الحقائق الموضوعية والادعاءات العراقية، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، ط 3، 1997، ص 102-103.

[81←]
قاسم، نشأة الجمارك الكويتية، ص 65.

[82←]
العيدروس، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، ص 237.

[83←]
Trade Reports. Kuwait (1914-1915). vol. 1. p 1.

[84←]
Ibid.

[85←]

Trade Reports. Kuwait (1914-1915). vol. 1. p 9.

[86←]

Reports.Kuwait. (1914). vol. 8 .p 59. The Persian Gulf Administration

[87←]

قاسم، نشأة الجمارك، ص 66.

[88←]

Trade Reports. Kuwait (1915-1916). vol. 1. p 1.

[89←]

Ibid.

[90←]

Trade Reports. Kuwait (1915-1916). vol. 1. p 7.

[91←]

Trade Reports. Kuwait (1915-1916). vol. 2. p 10.

[92←]

Reports.Kuwit. (1916). vol. 8 .p 51. The Persian Gulf Administration

[93←]

Reports.Kuwit. (1916). vol. 8 .p 75. The Persian Gulf Administration

[94←]

Trade Reports. Kuwait (1916-1917). vol. 1. p 1.

[95←]

Trade Reports. Kuwait (1916-1917). vol. 1. p 16.

[96←]

المُضَارَبَةُ (في الاقتصاد): عمليات بيع أَو شراء يقوم بها أَشخاص خُبَرَاءُ بالسُّوق للانتفاع من فروق الأَسعار. (مجمع اللغة العربية، المعجم الوجيز، القاهرة: مطابع الأهرام التجارية، 2001، ص 379.

[97←]

Trade Reports. Kuwait (1916-1917). vol. 1. p 1.

[98←]

Trade Reports. Kuwait (1917-1918). vol. 1. p 1.

[99←]

Trade Reports. Kuwait (1917-1918). vol. 1. p 13.

[100←]

Trade Reports Kuwait (1917-1918). vol. 1. p 1.

[101←]

Reports.Kuwait. (1917). vol. 8 .p 51. The Persian Gulf Administration

[102←]

Trade Reports. Kuwait (1917-1918). vol. 1. p 1.

[103←]

Reports.Kuwait. (1918). vol. 8 .p 58. The Persian Gulf Administration

[104←]

التميمي، أبحاث في تاريخ الكويت، ص ص 86-87.

[105←]

الريحاني، ملوك العرب، ج 2، ص 663.

[106←]

قاسم، نشأة الجمارك، ص 66.

[107←]

محارب، عبد الله حمد، ومحفوظ، سعيد عبد الحميد، الجمارك الكويتية نشأتها وتطورها، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2000، ص 39.

[108←]

أفضل أنواع التمور البرحي والبريم والخلاص، والأقل جودة السعمران والحلاوي. (جمال، محمد عبد الهادي، أسواق الكويت القديمة، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، ط 2، 2004، ص 215).

[109←]

vol .1,p 2. Trade Reports , Kuwait(1918-1919),

[110←]

Trade Reports. Kuwait (1918-1919). vol. 1. p 16.

[111←]

Trade Reports. Kuwait (1918-1919). vol. 1. p 1.

[112←]

Reports.Kuwait. (1919). vol. 8 .p 64. The Persian Gulf Administration

[113←]

Trade Reports. Kuwait (1919-1920). vol. 1. p 1.

[114←]

Trade Reports. Kuwait (1919-1920). vol. 1. p 17.

[115←]

قاسم، نشأة الجمارك الكويتية، ص 69.

[116←]

Trade Reports. Kuwait (1920-1921). vol. 1. p 1.

[117←]

سببه خلاف على الحدود وسوء العلاقة الشخصية بين الحاكمين، فالرواية الكويتية لا توضح سبب تحرك القوات النجدية ضد الكويت وتشير إلى أن العمليات الحربية بدأت بعد أن أصدر ابن سعود أوامره إلى قائده «فيصل الدويش بمهاجمة الجهرة، والرواية السعودية تشير بالمقابل إلى أن القوات النجدية بدأت حين علم ابن سعود بأمر تحرك القوة الكويتية تحت قيادة «دعيج الصباح» و«ابن طوالة» نحو قرية». (السعدون، خالد حمود، العلاقات بين نجد والكويت (1319هـ-1341هـ/1902-.1922م)، الكويت: ذات السلاسل، ط 2، 1990، ص 225).

[118←]

Trade Reports. Kuwait (1920-1921). vol. 1. p 1.

[119←]

Trade Reports. Kuwait (1920-1921). vol. 1. p 9.

[120←]

Trade Reports. Kuwait (1920-1921). vol. 1. p 12.

[121←]

Trade Reports. Kuwait (1921-1922). vol. 1. p 1.

[122←]

Trade Reports. Kuwait (1921-1922). vol. 1. p 11and p 14.

[123←]

Trade Reports. Kuwait (1922-1923). vol. 1. p 1.

[124←]

Reports.Kuwait. (1922). vol. 8 .p 55. The Persian Gulf Administration

[125←]

Trade Reports. Kuwait (1922-1923). vol. 1. p 2.

[126←]

Trade Reports. Kuwait (1922-1923). vol. 1. p 7.

[127←]

Trade Reports. Kuwait (1922-1923). vol. 1. p 10.

[128←]

Reports.Kuwait. (1924). vol. 8 .p 63. The Persian Gulf Administration

[129←]

Trade Reports. Kuwait (1923-1924). vol. 1. p 2.

[130←]

Trade Reports. Kuwait (1923-1924). vol. 1. p 9.

[131←]

Trade Reports. Kuwait (1923-1924). vol. 1. p 12.

[132←]

Trade Reports. Kuwait (1924-1925). vol. 1. p 3.

[133←]

Trade Reports. Kuwait (1924-1925). vol. 1. p 2.

[134←]

Trade Reports. Kuwait (1924-1925). vol. 1. p 12.

[135←]

Trade Reports. Kuwait (1924-1925). vol. 1. p 17.

[136←]

Trade Reports. Kuwait (1925-1926). vol. 2. p 2.

[137←]

Trade Reports. Kuwait (1925-1926). vol. 2. p 11.

[138←]

Trade Reports. Kuwait (1925-1926). vol. 2. p 14.

[139←]

Trade Reports. Kuwait (1926-1927). vol. 2. p 2.

[140←]

Trade Reports. Kuwait (1926-1927). vol. 2. p 11.

[141←]

Trade Reports. Kuwait (1926-1927). vol. 2. p 14.

[142←]

Trade Reports. Kuwait (1927-1928). vol. 2. p 2.

[143←]

The Persian Gulf Administration Reports. Kuwait. (1927). vol. 8 .p 40.

[144←]

Trade Reports. Kuwait (1927-1928). vol. 2. p 2.

[145←]

Trade Reports. Kuwait (1927-1928). vol. 2. p 12.

[146←]

Trade Reports. Kuwait (1927-1928). vol. 2. p 15.

[147←]

Trade Reports. Kuwait (1928-1929). vol. 2. p 2.

[148←]

Trade Reports. Kuwait (1928-1929). vol. 2. p 12.

[149←]

Trade Reports. Kuwait (1928-1929). vol. 2. p 16.

[150←]

Trade Reports. Kuwait. (1929). vol. 8 .p 65 and p 66.

[151←]

Reports,Kuwait,(1929),vol. 8,p 65 and p 66. The Persian Gulf Administration

[152←]

الإخوان: تنظيم عسكري أوجده ابن سعود لأنصاره، وأول مراكزه ظهرت في منطقة «الأرطاوية» الواقعة بين الزلفى والكويت في سنة 1912 على يد «سعد بن مثيب» من قبيلة حرب، ثم تولاها «فيصل الدويش» مع جماعته قبيلة مطير، قامت الحركة على أساس تحقيق هدف توحيد القبائل في خدمة الله تعالى تحت ظل عبد العزيز آل سعود الذي اعتمد عليهم عسكريًا. (كشك، محمد جلال، السعوديون والحل الإسلامي مصدر الشريعة للنظام السعودي، د ن، ط4 ، ص ص 558-560).

[153←]

Trade Reports. Kuwait (1929-1930). vol. 2. p 3 and p 4.

[154←]

لم يكن سعر صرف دولار ماريا تريزا ثابتًا، وكان متذبذبًا، ففي العشرينيات والثلاثينيات من القرن العشرين راوح سعر صرفه بين روبية هندية إلى روبيتين. وبالتالي فإن مبلغ التعويض عند حسابه بالروبية الهندية يكون في حدود (1500.000) روبية هندية وهذا الرقم يعكس حجم الخسائر التي تكبدتها الكويت نتيجة لانقطاع تجارتها مع نجد في تلك الحقبة. (الحجي، يعقوب يوسف، النشاطات البحرية القديمة في الكويت، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2007، ص 356).

[155←]

The Persian Gulf Administration Reports. Kuwait. (1930). vol. 8 .p 54.

[156←]

The Persian Gulf Administration Reports. Kuwait. (1930). vol. 8 .p 58.

[157←]

Trade Reports. Kuwait (1929-1930). vol. 2. p 3 and p 4.

[158←]

Trade Reports. Kuwait (1929-1930). vol. 2. p 3 and p14 .

[159←]

Trade Reports. Kuwait (1929-1930). vol. 2. p 18.

[160←]

Trade Reports. Kuwait (1930-1931). vol. 2. p 3.

[161←]

Trade Reports. Kuwait (1930-1931). vol. 2. p 3.

[162←]

Trade Reports. Kuwait (1930-1931). vol. 2. p 13.

[163←]

Trade Reports. Kuwait (1930-1931). vol. 2. p 16.

[164←]

Trade Reports. Kuwait (1931-1932). vol. 2. p 3.

[165←]

Reports.Kuwait. (1931). vol. 8 .p 65 and p 66. The Persian Gulf Administration

[166←]

Trade Reports. Kuwait (1931-1932). vol. 2. p 13.

[167←]

Trade Reports. Kuwait (1931-1932). vol. 2. p 16.

[168←]

Trade Reports. Kuwait (1932-1933). vol. 2. p 3.

[169←]

Trade Reports. Kuwait (1932-1933). vol. 2. p 16.

[170←]

ذكر في التقرير التجاري للكويت أن السجل التجاري لسنة (1933-1934) مفقود وقمت بأخذ مادة هذه السنة من كتاب (محارب، ومحفوظ، الجمارك الكويتية، 40).

[171←]

Trade Reports. Kuwait (1934-1935).vol. 2. p 12.

[172←]

vo.l 2.p 15. Trade Reports. Kuwait (1934-1935).

[173←]

Trade Reports. Kuwait (1934-1935). vol. 2. p 1.

[174←]

Trade Reports. Kuwait (1934-1935). vol. 2. p 12.

[175←]

Trade Reports. Kuwait (1934-1935). vol. 2. p 15.

[176←]

Trade Reports. Kuwait (1935-1936). vol. 2. p 1.

[177←]

Trade Reports. Kuwait (1935-1936). vol. 2. p 14.

[178←]

Trade Reports. Kuwait (1935-1936). vol. 2. p 17.

[179←]

Trade Reports. Kuwait (1936-1937). vol. 2. p 1.

[180←]

Trade Reports. Kuwait (1936-1937). vol. 2. p 12.

[181←]

Trade Reports. Kuwait (1936-1937). vol. 2. p 15.

[182←]

Trade Reports. Kuwait (1937-1938). vol. 2. p 1.

[183←]

Trade Reports. Kuwait (1937-1938). vol. 2. p 12.

[184←]

Trade Reports. Kuwait (1937-1938). vol. 2. p 15.

[185←]

Trade Reports. Kuwait (1938-1939). vol. 2. p 1.

[186←]

Trade Reports. Kuwait (1938-1939). vol. 2. p 9.

[187←]

Trade Reports. Kuwait (1938-1939). vol. 2. p 12.

[188←]

محارب، ومحفوظ، الجمارك الكويتية، ص 40.

[189←]

Trade Reports. Kuwait (1939-1940). vol. 2. p 9.

[190←]

Trade Reports. Kuwait (1939-1940). vol. 2. p 12

[191←]

Trade Reports. Bahrain (1916-1917). vol. 1. p 4.

[192←]

العيدروس، تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، ص 329.

[193←]

Trade Reports. Bahrain (1914-1915). vol. 1. p 1.

[194←]

Trade Reports. Bahrain (1936-1937). vol. 2. p 1.

[195←]

Trade Reports. Bahrain (1911-1912). vol. 1. p 1 and p 2.

[196←]

Trade Reports. Bahrain (1911-1912). vol. 1. p 3.

[197←]

الشهابي، سعيد، البحرين (1920-1971) قراءة في الوثائق البريطانية، بيروت:دار الكنوز الأدبية، 1996، ص ص 51-52.

[198←]

Trade Reports. Bahrain (1914-1915). vol. 1. p 1.

[199←]

Trade Reports. Bahrain (1913-1914). vol. 1. p 2.

[200←]

Trade Reports. Bahrain (1914-1915). vol. 1. p 6.

[201←]

Trade Reports. Bahrain (1913-1914). vol. 1. p 1.

[202←]

Reports.Bahrain. (1918). vol. 7.p 57. The Persian Gulf Administration

[203←]

Reports.Bahrain. (1918). vol. 7.p 48. The Persian Gulf Administration

[204←]

Trade Reports. Bahrain (1914-1915). vol. 1. p 2.

[205←]

Trade Reports. Bahrain (1914-1915). vol. 1. p 8.

[206←]

لم تذكر السجلات التجارية البريطانية قيمة العوائد الضريبية المستوفاة على تجارة استيراد وتصدير التمور، وجرى استخراجها وفق العملية الحسابية التالية (قيمة واردات التمور×5÷100) لكل السنوات.

[207←]

Trade Reports. Bahrain (1915-1916). vol. 1. p 1.

[208←]

Trade Reports. Bahrain (1915-1916). vol. 1. p 3.

[209←]

Trade Reports. Bahrain (1915-1916). vol. 1. p 9.

[210←]

Trade Reports. Bahrain (1916-1917). vol. 1. p 3.

[211←]

Trade Reports. Bahrain (1916-1917). vol. 1. p 6.

[212←]

عبدالله، إيناس سعدي، تاريخ العراق الحديث (1258-1918)، بغداد: دار ومكتبة عدنان، 2014، ص 593.

[213←]

وهو سعر لا يتماثل مع سعر طن السنة المنصرمة ولا يتوافق مع سعر طن موانئ الساحل العربي والفارسي في تلك السنة ولا مع السنة التي تليها، ولذا فمن المحتمل أن يكون ذلك هو أجرة شحن الطن الواحد من التمور وليس سعره.

[214←]

Trade Reports. Bahrain (1916-1917). vol. 1. p 10.

[215←]

Trade Reports. Bahrain (1916-1917). vol. 1. p 4.

[216←]

Trade Reports. Bahrain (1917-1918). vol. 1. p 1.

[217←]

Trade Reports. Bahrain (1917-1918). vol. 1. p 8.

[218←]

Trade Reports. Bahrain (1917-1918). vol. 1. p 2.

[219←]

Trade Reports. Bahrain (1917-1918). vol. 1. p 5.

[220←]

Trade Reports. Bahrain (1918-1919). vol. 1. p 2.

[221←]

Trade Reports. Bahrain (1918-1919). vol. 1. p 6.

[222←]

Ibid.

[223←]

Trade Reports. Bahrain (1919-1920). vol. 1. p 3.

[224←]
وقد تقدم الحديث عن تلك المشكلة بين الكويت ونجد في المبحث الأول صفحة (46).

[225←]

Trade Reports. Bahrain (1919-1920). vol. 1. p 5.

[226←]

Trade Reports. Bahrain (1919-1920). vol. 1. p 7.

[227←]
الرميحي، البحرين مشكلات التغيير السياسي والاجتماعي، ص 114.

[228←]
لم يرد في سجل التقارير التجارية للبحرين، التقرير الخاص بسنة (1920-1921)، وأخذت البيانات الواردة عن تجارة التمور من جداول إحصاءات التجارة الواردة لسنة (1921-1922).

[229←]

Trade Reports. Bahrain (1921-1922). vol. 1. p 9.

[230←]

Trade Reports Kuwait (1920-1921). vol. 1. p 23.

[231←]

Trade Reports. Bahrain (1921-1922). vol. 1. p 1.

[232←]

Trade Reports. Bahrain (1921-1922). vol. 1. p 1.

[233←]

Trade Reports. Bahrain (1922-1923). vol. 1. p 4.

[234←]

Trade Reports. Bahrain (1922-1923). vol. 1. p 10.

[235←]

Trade Reports. Bahrain (1923-1924). vol. 1. p 1.

[236←]

Trade Reports. Bahrain (1923-1924). vol. 1. p 5.

[237←]

Trade Reports. Bahrain (1924-1925). vol. 1. p 1.

[238←]

Trade Reports. Bahrain (1924-1925). vol. 1. p 6.

[239←]

Trade Reports. Bahrain (1925-1926). vol. 2. p 1.

[240←]

Trade Reports. Bahrain (1925-1926). vol. 2. p 3.

[241←]

Trade Reports. Bahrain (1925-1926). vol. 2. p 6.

[242←]

Trade Reports. Bahrain (1926-1927). vol. 2. p 1.

[243←]

Reports.Bahrain. (1927). vol. 8 .p 33. The Persian Gulf Administration

[244←]

Trade Reports. Bahrain (1926-1927). vol. 2. p 3.

[245←]

Trade Reports. Bahrain (1926-1927). vol. 2. p 6.

[246←]

Trade Reports. Bahrain (1927-1928). vol. 2. p 2.

[247←]

Reports.Bahrain. (1927). vol. 8 .p 55. The Persian Gulf Administration

[248←]

Trade Reports. Bahrain (1927-1928). vol. 2. p 4.

[249←]

Reports.Bahrain. (1927). vol. 8 .p 58. The Persian Gulf Administration

[250←]

Trade Reports. Bahrain (1927-1928). vol. 2. p 9.

[251←]

Trade Reports. Bahrain (1928-1929). vol. 2. p 1.

[252←]

Trade Reports. Bahrain (1928-1929). vol. 2. p 5.

[253←]

Reports.Kuwait. (1930). vol. 8 .p 58. The Persian Gulf Administration

[254←]

Reports.Bahrain. (1929). vol. 8 .p 50. The Persian Gulf Administration

[255←]

Trade Reports. Bahrain (1929-1930). vol. 2. p 1.

[256←]

Trade Reports. Bahrain (1929-1930). vol. 2. p 4.

[257←]

Trade Reports. Bahrain (1929-1930). vol. 2. p 6.

[258←]

Trade Reports. Bahrain (1930-1931). vol. 2. p 1.

[259←]

Reports.Bahrain. (1931). vol. 8 .p 49. The Persian Gulf Administration

[260←]

Trade Reports. Bahrain (1930-1931). vol. 2. p 4.

[261←]

بدءًا من سنة (1930-1931) استخدمت كلمة «بلاد العرب Arabia» بدلاً من الساحل العربي.

[262←]

Trade Reports. Bahrain (1930-1931). vol. 2. p 7.

[263←]

Trade Reports. Bahrain (1931-1932). vol. 2. p 1.

[264←]

الشهابي، البحرين (1920-1971)، ص 91.

[265←]

Trade Reports. Bahrain (1931-1932). vol. 2. p 6.

[266←]

Trade Reports. Bahrain (1932-1933). vol. 2. p 1.

[267←]

Trade Reports. Bahrain (1932-1933). vol. 2. p 3.

[268←]

ذكر في السجل التجاري للبحرين في تلك السنة والسنوات اللاحقة، كمية التمور المجففة التي استوردتها البحرين من موانئ الساحل العربي واستخدم «الكيس» أو ما عرف محليًا باسم «القلة» ذات المنين لتقدير وزنها. وجرى تحويله إلى الطن وفق العملية الحسابية التالية (وزن الكيس (112) رطلاً×عدد الأكياس÷ (2240) رطلاً» عدد الأرطال في الطن الواحد. وجرى تحويل وحدة الوزن في السنوات اللاحقة أيضًا وفق العملية الحسابية المذكورة.

[269←]

Trade Reports. Bahrain (1932-1933). vol. 2. p 7.

[270←]

Trade Reports. Bahrain (1933-1934). vol. 2. p 1.

[271←]

Trade Reports. Bahrain (1933-1934). vol. 2. p 10.

[272←]

Trade Reports. Bahrain (1934-1935). vol. 2. p 1.

[273←]

Trade Reports. Bahrain (1934-1935). vol. 2. p 10.

[274←]

Trade Reports. Bahrain (1935-1936). vol. 2. p 1.

[275←]

Trade Reports. Bahrain (1935-1936). vol. 2. p 12.

[276←]

Trade Reports. Bahrain (1936-1937). vol. 2. p 1.

[277←]

Trade Reports. Bahrain (1936-1937). vol. 2. p 11.

[278←]

Trade Reports. Bahrain (1937-1938). vol. 2. p 1.

[279←]

Trade Reports. Bahrain (1937-1938). vol. 2. p 9.

[280←]

Trade Reports. Bahrain (1938-1939). vol. 2. p 1.

[281←]

Trade Reports. Bahrain (1938-1939). vol. 2. p 11.

[282←]

Trade Reports. Bahrain (1939-1940). vol. 2. p 1.

[283←]

Trade Reports. Bahrain (1939-1940). vol. 2. p 11.

[284←]

الشهابي، البحرين (1920-1971)، ص 80.

[285←]

ميناو: مدينة ميناو عاصمة منطقةميناب الإيرانية تقع على الشاطئ الإيراني شرق بندر عباس وكانت المركز التجاري الوحيد فيها، تزرع بها بساتين النخيل وتعد التمور من صادراتها الأساسية (لوريمير، السجل التاريخي، ج 2، مج 5، ص ص 112-113.

[286←]
الجروان، محمد راشد، التجارة بين الماضي والحاضر، المطبعة العصرية، ص 43.

[287←]
الكسادي، عادل أحمد، الطرق الملاحية والنشاط التجاري البحري الشراعي في الإمارات في القرن الماضي، دبي: مركز حمدان بن محمد لإحياء التراث، 2015، ص 131.

[288←]
عبدالرحمن، الإمارات في ذاكرة أبنائها-الحياة الاقتصادية-أبوظبي» دار الكتب الوطنية، 2013، ج 2، ص 334 وج3، ص 107.

[289←]
الصايغ، فاطمة، الإمارات العربية المتحدة من القبيلة إلى الدولة، دبي: مركز الخليج للكتب، 1997، ص ص 18-19.

[290←]
Reports.Trucial Coast. (1914). vol. 7.p 51. The Persian Gulf Administration

[291←]
Trade Reports. Bahrain (1914-1915). vol. 1. p 16.

[292←]
Trade Reports. Bahrain (1914-1915). vol. 1. p 1.

[293←]

Reports.Trucial Coast. (1916). vol. 7.p 69. The Persian Gulf Administration

[294←]

Trade Reports. Bushier (1916-1917). vol. 2. p 26.

[295←]

Reports.Bahrain. (1916). vol. 7. p 72. The Persian Gulf Administration

[296←]

Trade Reports. Bahrain (1918-1919). vol. 1. p 16.

[297←]

Trade Reports. Bushier (1918-1919). vol. 1. p 20.

[298←]

قاسم، نشأة الجمارك، ص 66.

[299←]

Trade Reports. Bahrain (1919-1920). vol. 1. p 15.

[300←]

القطامي، عيسى بن عبد الوهاب، دليل المحتار في علم البحار، دار التأليف، 1950، ص 216.

[301←]

Trade Reports. Kuwait (1920-1921). vol. 1. p 12.

[302←]

Trade Reports. Bahrain (1920-1921). vol. 1. p 21.

[303←]

المرجح أن يكون ذلك هو أجرة شحن الطن الواحد من التمور وليس سعره.

[304←]

Trade Reports. Kuwait (1921-1922). vol. 1. p 25.

[305←]

Trade Reports. Bahrain (1921-1922). vol. 1. p 21.

[306←]

Trade Reports. Kuwait (1922-1923). vol. 1. p 16 and p 19.

[307←]

Trade Reports. Bahrain (1922-1923). vol. 1. p 20.

[308←]

Trade Reports. Kuwait (1923-1924). vol. 1. p 18 and p 22.

[309←]

العبد المغني، عادل محمد، الاقتصاد الكويتي القديم، الكويت: مطابع القبس التجارية، ط2، 1987، ص 140.

[310←]

Trade Reports. Bahrain (1923-1924). vol. 2. p 10.

[311←]

Trade Reports. Kuwait (1924-1925). vol. 2. p 28 and 32.

[312←]

Trade Reports. Bahrain (1924-1925). vol. 2. p 12.

[313←]

Trade Reports. Kuwait (1925-1926). vol. 2. p 27.

[314←]

Trade Reports. Bahrain (1925-1926). vol. 2. p 13.

[315←]

Trade Reports. Bahrain (1926-1927). vol. 2. p 13.

[316←]

Trade Reports. Kuwait (1926-1927). vol. 2. p 27.

[317←]

Trade Reports. Kuwait (1927-1928). vol. 2. p 29.

[318←]

Trade Reports. Bahrain (1927-1928). vol. 2. p 16.

[319←]

Trade Reports. Kuwait (1928-1929). vol. 2. p 30.

[320←]

Trade Reports. Bahrain (1928-1929). vol. 2. p 12.

[321←]

Trade Reports. Kuwait (1929-1930). vol. 2. p 7.

[322←]

Trade Reports. Bahrain (1929-1930). vol. 2. p 12.

[323←]

Reports.Trucial Coast. (1931). vol 9.p 42. The Persian Gulf Administration

[324←]

Trade Reports. Kuwait (1930-1931). vol. 2. p 24 and p 30.

[325←]

Trade Reports. Bahrain (1930-1931). vol. 2. p 13.

[326←]

Trade Reports. Kuwait (1931-1932). vol. 2. p 24 and p 31.

[327←]

Trade Reports. Bahrain (1931-1932). vol. 2. p 11.

[328←]

Trade Reports. Kuwait (1932-1933). vol. 2. p 29.

[329←]

Trade Reports. Bahrain (1932-1933). vol. 2. p 16.

[330←]

Trade Reports. Kuwait (1933-1934). vol. 2. p 22 and 28.

[331←]

Trade Reports. Bahrain (1933-1934). vol. 2. p 20.

[332←]

Trade Reports. Kuwait (1934-1935). vol. 2. p 22 and 28.

[333←]

Trade Reports. Bahrain (1934-1935). vol. 2. p 20.

[334←]

Trade Reports. Kuwait (1935-1936). vol. 2. p 24 and 30.

[335←]

Trade Reports. Bahrain (1935-1936). vol. 2. p 23 .

[336←]

Trade Reports. Kuwait (1936-1937). vol. 2. p 22 and p 27.

[337←]

Trade Reports. Bahrain (1936-1937). vol. 2. p 23.

[338←]

Trade Reports. Kuwait (1937-1938). vol. 2. p 21 and p 26.

[339←]

Trade Reports. Bahrain (1937-1938). vol. 2. p 16.

[340←]

الفيل، محمد رشيد الجغرافية التاريخية للكويت، الكويت: ذات السلاسل، ط 2، 1985، ص 487.

[341←]

Trade Reports. Kuwait (1938-1939). vol. 2. p 18 and p 23.

[342←]

Trade Reports. Bahrain (1938-1939). vol. 2. p 21.

[343←]

Trade Reports. Kuwait (1939-1940). vol. 2. p 12 and p 18.

[344←]

Trade Reports. Bahrain (1939-1940). vol. 2. p 24.

[345←]

التميمي، أبحاث في تاريخ الكويت، ص 48.

[346←]

جمال، الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت، ص 293.

[347←]

Trade Reports. Kuwait (1914-1915). vol. 1. p 5.

[348←]

Trade Reports. Kuwait (1914-1915). vol. 1. p 11 and 12.

[349←]

Trade Reports. Kuwait (1914-1915). vol. 1. p 23 and p 26.

[350←]

Trade Reports. Kuwait (1915-1916). vol. 1. p 3.

[351←]

Trade Reports. Kuwait (1915-1916). vol. 1. p 10.

[352←]

العبد المغني، عادل محمد، الاقتصاد الكويتي القديم، ص 125.

[353←]

Trade Reports. Kuwait (1915-1916). vol. 1. p 23.

[354←]

Reports.Kuwit. (1915). vol. 8 .p 51. The Persian Gulf Administration

[355←]

Trade Reports. Kuwait (1916-1917). vol. 1. p 3.

[356←]

Trade Reports. Kuwait (1916-1917). vol. 1. p 8.

[357←]

Trade Reports. Kuwait (1916-1917). vol. 1. p 16.

[358←]

Trade Reports. Kuwait (1917-1918). vol. 1. p 1.

[359←]

محمود، حسن سليمان، الكويت ماضيها وحاضرها، بغداد: المكتبة الأهلية، 1968، ص 171.

[360←]

Trade Reports. Kuwait (1917-1918). vol. 1. p 3.

[361←]

Trade Reports. Kuwait (1917-1918). vol. 1. p 7.

[362←]

Trade Reports. Kuwait (1917-1918). vol. 1. p 17.

[363←]

Trade Reports. Kuwait (1918-1919). vol. 1. p 1.

[364←]

Trade Reports. Kuwait (1918-1919). vol. 1. p 4.



[365←]

Trade Reports. Kuwait (1918-1919). vol. 1. p 10.

[366←]

Trade Reports. Kuwait (1918-1919). vol. 1. p 24.

[367←]

Trade Reports. Kuwait (1919-1920). vol. 1. p 1.

[368←]

Trade Reports. Kuwait (1919-1920). vol. 1. p 25.

[369←]

Trade Reports. Kuwait (1920-1921). vol. 1. p 4.

[370←]

القطامي، عيسى بن عبد الوهاب، دليل المحتار في علم البحار، ص 216.

[371←]

vol 1.p 23. Trade Reports. Kuwait (1920-1921).

[372←]

وسجلت السجلات التجارية الخاصة بميناء بوشهر في تلك السنة، صادرات من ميناء الكويت إلى ميناء بو شهر للتمور بلغت قيمتها (1.755) روبية هندية بواسطة البواخر وبلغت كميتها (8) أطنان فقط، وبلغ سعر الطن (219) روبية هندية.

[373←]

Reports.Bushier (1920-1921). vol. 2. p 1. Trade

Trade Reports. Kuwait (1921-1922). vol. 1. p 6.

[374←]

Trade Reports. Kuwait (1921-1922). vol. 1. p 11.

[375←]

Trade Reports. Kuwait (1921-1922). vol. 1. p 25.

[376←]

لوريمير، السجل التاريخي، ج 2، مج 3، ص 101

[377←]

Trade Reports. Kuwait (1922-1923). vol. 1. p 4.

[378←]

Trade Reports. Kuwait (1922-1923). vol. 1. p 15 and p 17.

[379←]

Trade Reports. Kuwait (1922-1923). vol. 1. p 16.

[380←]

Trade Reports. Kuwait (1922-1923). vol. 1. p 22.

[381←]

العبد المغني، الاقتصاد الكويتي القديم، ص 140.

[382←]

Trade Reports. Kuwait (1923-1924). vol. 1. p 5.

[383←]

Trade Reports. Kuwait (1923-1924). vol. 1. p 17 and p 20.

[384←]

Trade Reports. Kuwait (1923-1924). vol. 1. p 19.

[385←]

Trade Reports. Kuwait (1923-1924). vol. 1. p 22.

[386←]

وسجلت السجلات التجارية الخاصة بميناء بوشهر في تلك السنة، صادرات من ميناء الكويت إلى ميناء بو شهر للتمور بلغت قيمتها (2.955) روبية هندية بواسطة البواخر وبلغت كميتها (30) أطنان فقط، وبلغ سعر الطن (99) روبية هندية.

[387←]

Trade Reports. Kuwait (1924-1925). vol. 1. p 5.

[388←]

Trade Reports. Kuwait (1924-1925). vol. 1. p 26 and p 32.

[389←]

Trade Reports. Kuwait (1924-1925). vol. 1. p 28.

[390←]

Trade Reports. Kuwait (1924-1925). vol. 1. p 36.

[391←]

Trade Reports. Kuwait (1925-1926). vol. 2. p 2.

[392←]

Trade Reports. Kuwait (1925-1926). vol. 2. p 20 and p 24.

[393←]

Trade Reports. Kuwait (1925-1926). vol. 2. p 21.

[394←]

Trade Reports. Kuwait (1925-1926). vol. 2. p 27.

[395←]

Trade Reports. Kuwait (1926-1927). vol. 2. p 4.

[396←]

Trade Reports. Kuwait (1926-1927). vol. 2. p 20 and p 24.

[397←]

Trade Reports. Kuwait (1926-1927). vol. 2. p 21.

[398←]

Trade Reports. Kuwait (1926-1927). vol. 2. p 27.

[399←]

Trade Reports. Kuwait (1927-1928). vol. 2. p 5.

[400←]

Trade Reports. Kuwait (1927-1928). vol. 2. p 21 and p 26.

[401←]

Trade Reports. Kuwait (1927-1928). vol. 2. p 22.

[402←]

Trade Reports. Kuwait (1927-1928). vol. 2. p 29.

[403←]

Reports.Kuwit. (1929). vol. 8 .p 65 and p 66. The Persian Gulf Administration

[404←]

Trade Reports. Kuwait (1928-1929). vol. 2. p 5.

[405←]

Trade Reports. Kuwait (1928-1929). vol. 2. p 22 and p 27.

[406←]

Trade Reports. Kuwait (1928-1929). vol. 2. p 23.

[407←]

Trade Reports. Kuwait (1928-1929). vol. 2. p 30.

[408←]

Trade Reports. Kuwait (1929-1930). vol. 2. p 4.

[409←]

Trade Reports. Kuwait (1929-1930). vol. 2. p 24 and p 30.

[410←]

Trade Reports. Kuwait (1929-1930). vol. 2. p 26.

[411←]

Trade Reports. Kuwait (1929-1930). vol. 2. p 33.

[412←]

Trade Reports. Kuwait (1930-1931). vol. 2. p 6.

[413←]

Trade Reports. Kuwait (1930-1931). vol. 2. p 22 and p 28.

[414←]

2.p 24.ﺯvol Trade Reports. Kuwait (1930-1931).

[415←]

Trade Reports. Kuwait (1930-1931). vol. 2. p 30.

[416←]

Trade Reports. Kuwait (1931-1932). vol. 2. p 1.

[417←]

Trade Reports. Kuwait (1931-1932). vol. 2. p 22 and p 28.

[418←]

Trade Reports. Kuwait (1931-1932). vol. 2. p 31.

[419←]

Trade Reports. Kuwait (1932-1933). vol. 2. p 6.

[420←]

Trade Reports. Kuwait (1932-1933). vol. 2. p 22 and p 26.

[421←]

Trade Reports. Kuwait (1932-1933). vol. 2. p 23.

[422←]

Trade Reports. Kuwait (1932-1933). vol. 2. p 29.

[423←]

Trade Reports. Kuwait (1933-1934). vol. 2. p 6.

[424←]

Trade Reports. Kuwait (1933-1934). vol. 2. p 21 and p 26.

[425←]

Trade Reports. Kuwait (1933-1934). vol. 2. p 28.

[426←]

Trade Reports. Kuwait (1934-1935). vol. 2. p 6.

[427←]

Trade Reports. Kuwait (1934-1935). vol. 2. p 21 and p 26.

[428←]

Trade Reports. Kuwait (1934-1935). vol. 2. p 22.

[429←]

Trade Reports. Kuwait (1934-1935). vol. 2. p 28.

[430←]

Trade Reports. Kuwait (1935-1936). vol. 2. p 7.

[431←]

Trade Reports. Kuwait (1935-1936). vol. 2. p 24.

[432←]

Trade Reports. Kuwait (1936-1937). vol. 2. p 6.

[433←]

Trade Reports. Kuwait (1936-1937). vol. 2. p 20 and p 25.

[434←]

Trade Reports. Kuwait (1936-1937). vol. 2. p 22.

[435←]

Trade Reports. Kuwait (1937-1938). vol. 2. p 6.

[436←]

Trade Reports. Kuwait (1937-1938). vol. 2. p 20 and p 23.

[437←]

Trade Reports. Kuwait (1937-1938). vol. 2. p 21.

[438←]

Trade Reports. Kuwait (1937-1938). vol. 2. p 26.

[439←]

Trade Reports. Kuwait (1938-1939). vol. 2. p 3.

[440←]

الفيل، الجغرافية التاريخية للكويت، ص 487.

[441←]

Trade Reports. Kuwait (1938-1939). vol. 2. p 12.

[442←]

Trade Reports. Kuwait (1938-1939). vol. 2. p 23.

[443←]

Trade Reports. Kuwait (1939-1940). vol. 2. p 3.

[444←]

Trade Reports. Kuwait (1939-1940). vol. 2. p 17 and p 17 and p 20.

[445←]

Trade Reports. Kuwait (1939-1940). vol. 2. p 18.

[446←]

Trade Reports. Kuwait (1939-1940). vol. 2. p 22.

[447←]

وزن المن المستخدم في الكويت يزن (168) رطلاً وجرى تحويل كمية الشحنة من المن إلى الطن وفق العملية الحسابية التالية (263 منًا×168 ÷2240 رطلاً (وهو وزن الطن)=19.725.

[448←]

الغنيم، عبد الله يوسف، روزنامة النوخذة عبد الحميد العبد الجادر، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2014، ص ص 19-21.

[449←]

الحجي، يعقوب يوسف، النشاطات البحرية القديمة في الكويت، ص 141.

[450←]

المرجع نفسه، ص 140.

[451←]

Trade Reports. Bahrain (1911-1912). vol. 1. p 2.

[452←]

Trade Reports. Bahrain (1913-1914). vol. 1. p 1.

[453←]

Trade Reports. Bahrain (1911-1912). vol. 1. p 2.

[454←]
Trade Reports. Bahrain (1914-1915). vol. 1. p 3.

[455←]
Trade Reports. Bahrain (1914-1915). vol. 1. p 8.

[456←]
البسام، عبد الله بن محمد، تحفة المشتاق في أخبار نجد والحجاز والعراق، ت: الناصير، غسان داود، دمشق:دار العرب للدراسات والنشر، 2016، ص 437.

[457←]
Trade Reports. Bahrain (1914-1915). vol. 1. p 16.

[458←]
Trade Reports. Bahrain (1915-1916). vol. 1. p 3.

[459←]
Trade Reports. Bahrain (1915-1916). vol. 1. p 17.

[460←]
Trade Reports. Bahrain (1915-1916). vol. 1. p 1.

[461←]
Trade Reports. Bahrain (1916-1917). vol. 1. p 3.

[462←]

Reports.Bahrain. (1916). vol. 7. p 72. The Persian Gulf Administration

[463←]

Trade Reports. Bahrain (1916-1917). vol. 1. p 19.

[464←]

Trade Reports. Bahrain (1917-1918). vol. 1. p 3.

[465←]

Trade Reports. Bahrain (1917-1918). vol. 1. p 16.

[466←]

Trade Reports. Bahrain (1918-1919). vol. 1. p 3.

[467←]

Trade Reports. Bahrain (1918-1919). vol. 1. p 16.

[468←]

الرميحي، محمد غانم، البحرين مشكلات التغيير السياسي والاجتماعي، ص 121.

[469←]

Trade Reports. Bahrain (1919-1920). vol. 1. p 3.

[470←]

Trade Reports. Bahrain (1919-1920). vol. 1. p 15.

[471←]

Trade Reports. Bahrain (1920-1921). vol. 1. p 1.

[472←]

Trade Reports. Bahrain (1920-1921). vol. 1. p 18.

[473←]

Trade Reports. Bahrain (1920-1921). vol. 1. p 21.

[474←]

وفي هذه السنة صدرت البحرين أيضًا إلى ميناء بوشهر ما قيمته (135) روبية هندية مقابل طن واحد (Trade Reports. Bushier (1920-1921). vol 1. p16).

[475←]

Trade Reports. Bahrain (1921-1922). vol. 1. p 1.

[476←]

Trade Reports. Bahrain (1921-1922). vol. 1. p 21.

[477←]

Trade Reports. Bahrain (1922-1923). vol. 1. p 1.

[478←]

Trade Reports. Bahrain (1922-1923). vol. 1. p 20.

[479←]

Trade Reports. Bahrain (1923-1924). vol. 1. p 1.

[480←]

القاسمي، نورة محمد، الوجود الهندي في الخليج العربي (1820-1947) الشارقة: منشورات دائرة الثقافة والإعلام، 1996، ص 95.

[481←]

Trade Reports. Bahrain (1923-1924). vol. 1. p 10.

[482←]

وأرسلت البحرين تمورًا إلى ميناء بوشهر ما قيمته (1.545) روبية هندية.

(Trade Reports. Bushier (1923-1924). vol. 2. p27).

[483←]

Trade Reports. Bahrain (1924-1925). vol. 1. p 1.

[484←]

Trade Reports.. Bahrain (1924-1925). vol. 1. p 12.

[485←]

Trade Reports. Bahrain (1925-1926). vol. 2. p 1.

[486←]

Trade Reports. Bahrain (1925-1926). vol. 2. p 13.

[487←]

Trade Reports. Bahrain (1926-1927). vol. 2. p 1.

[488←]

Trade Reports. Bahrain (1926-1927). vol. 2. p 13.

[489←]

Trade Reports. Bahrain (1927-1928). vol. 2. p 1.

[490←]

Trade Reports. Bahrain (1927-1928). vol. 2. p 16.

[491←]

Trade Reports. Bahrain (1928-1929). vol. 2. p 1.

[492←]

Reports.Bahrain. (1928). vol. 8 .p 58. The Persian Gulf Administration

[493←]

Trade Reports. Bahrain (1928-1929). vol. 2. p 12.

[494←]

Trade Reports. Bahrain (1929-1930). vol. 2. p 1.

[495←]

Trade Reports. Bahrain (1929-1930). vol. 2. p 13.

[496←]

Trade Reports. Bahrain (1930-1931). vol. 2. p 1.

[497←]

الشهابي، سعيد، البحرين (1920-1971)، ص 91.

[498←]
Trade Reports. Bahrain (1930-1931). vol. 2. p 13.

[499←]
Trade Reports. Bahrain (1931-1932). vol. 2. p 1.

[500←]
Trade Reports. Bahrain (1931-1932). vol. 2. p 14.

[501←]
Trade Reports. Bahrain (1932-1933). vol. 2. p 1.

[502←]
Trade Reports. Bahrain (1932-1933). vol. 2. p 16.

[503←]
في تلك السنة والسنوات اللاحقة قامت البحرين بإعادة تصدير التمور المجففة إلى الهند، مفصولة عن النوع الآخر -وهو التمور المكبوسة-في القيمة والكمية، حيث استخدمت «الكيس» وهو ما يعرف محليًا «القلة» ذات المنين كوحدة قياس تلك التمور المجففة بدلاً من الطن. وقمت بتحويل وحدة الوزن إلى الطن، عن طريق معرفة وزن القلة المستخدمة في وزن التمور والتي تزن حوالي (112) رطلاً إنجليزيًا، فجاءت العملية الحسابية كالتالي (عدد الأكياس ×وزن الكيس الواحد÷ (2240) وهو محتوى الطن الواحد من الأرطال.

[504←]
Trade Reports. Bahrain (1933-1934). vol. 2. p 1.

[505←]

Trade Reports. Bahrain (1933-1934). vol. 2. p 20.

[506←]

Trade Reports. Bahrain (1934-1935). vol. 2. p 1.

[507←]

Trade Reports. Bahrain (1934-1935). vol. 2. p 20.

[508←]

Trade Reports. Bahrain (1935-1936). vol. 2. p 1.

[509←]

Trade Reports. Bahrain (1935-1936). vol. 2. p 23.

[510←]

Trade Reports. Bahrain (1936-1937). vol. 2. p 1.

[511←]

Trade Reports. Bahrain (1936-1937). vol. 2. p 23.

[512←]

Trade Reports. Bahrain (1937-1938). vol. 2. p 1.

[513←]

Trade Reports. Bahrain (1937-1938). vol. 2. p 21.

[514←]

Trade Reports. Bahrain (1938-1939). vol. 2. p 1.

[515←]

الكسادي، الطرق الملاحية والنشاط التجاري البحري الشراعي في الإمارات في القرن الماضي، ص 132.

[516←]

الباطنة: يبدأ الامتداد الجغرافي لسهل الباطنة من رأس الحمر وحتى خطمة ملاحة في الشمال الغربي لدولة الإمارات العربية المتحدة، ويعتبر من أخصب الأراضي الزراعية في سلطنة عمان. (الحتروشي، سالم بن مبارك، الجغرافيا الطبيعية لسلطنة عمان، مسقط:جامعة السلطان قابوس، 2014، ص 65-66.

[517←]

عبدالرحمن، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج3، ص 157.

[518←]

Trade Reports. Bushier (1914-1915). vol. 2. p 17.

[519←]

Trade Reports. Bushier (1915-1916). vol. 2. p 17.

[520←]

Trade Reports. Bushier (1916-1917). vol. 2. p 15.

[521←]

Trade Reports. Bushier (1917-1918). vol. 2. p 12.

[522←]

Trade Reports. Bushier (1918-1919). vol. 2. p 10.

[523←]

Trade Reports. Bushier (1919-1920). vol. 2. p 12.

[524←]

العبد المغني، عادل محمد، الاقتصاد الكويتي القديم، ص 125.

[525←]

عبد المغني، خالد عبد الرحمن، بدايات الخدمة البريدية في الكويت (1896-1923)، الكويت: مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2012، ص 122.

[526←]

Trade Reports. Bushier (1920-1921). vol. 2. p 16.

[527←]

Trade Reports. Bushier (1922-1923). vol. 2. p 22.

[528←]

Trade Reports. Bushier (1923-1924). vol. 2. p 27.

[529←]

عبدالرحمن، عبد الله، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج 2، ص 186.

[530←]

السعدون، ملامح الاقتصاد العراقي في العهد العثماني الأخير، ص 82.

[531←]

الغنيم، عبد الله يوسف، حديث الوثائق صفحات من وثائق أسرة العبد الجليل، الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2014، ص 40 ص 108.

[532←]
العبدالمغني، خالد عبد الرحمن، بدايات الخدمة البريدية في الكويت، ص ص 18-19.

[533←]
جمال، محمد عبد الهادي، الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت، ص 69.

[534←]
الحجي، يعقوب يوسف، النشاطات البحرية القديمة في الكويت، ص 113، وص 139.

[535←]
جمال، محمد عبد الهادي، الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت، ص 69.

[536←]
الغنيم رزنامة النوخذة عبد الحميد العبد الجادر، ص 21.

[537←]
جمال، محمد عبد الهادي، الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت، ص ص 67-68.

[538←]
عبدالرحمن، عبد الله، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج 2، ص ص 187-188.

[539←]
الحجي، يعقوب يوسف، النشاطات البحرية القديمة في الكويت، ص ص 113-114.

[540←]
جمال، محمد عبد الهادي، الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت، ص ص 68-70.

[541←]

جمال، محمد عبد الهادي، الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت، ص 314.

[542←]

Trade Reports. Bahrain (1936-1937). vol. 2. p 2.

[543←]

الظاهري، إمارات الساحل المتصالح، ص ص 119-120.

[544←]

الحجي، يعقوب يوسف، النشاطات البحرية القديمة في الكويت، ص 117 ص 125.

[545←]

المرجع نفسه، ص 128.

[546←]

الكسادي، عادل أحمد، الطرق الملاحية والنشاط التجاري البحري الشراعي في الإمارات، ص 85.

[547←]

القَوْصَرَّةُ: وعاء مصنوع من الخصاف يحتوي نصف «من» من التمر نحو (84) رطلًا. الغنيم، عبد الله يوسف، حديث الوثائق صفحات من وثائق أسرة العبد الجليل، ص 41.

[548←]

المرجع نفسه، ص 34.

[549←]

عبدالرحمن، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج 2، ص 242.

[550←]
جمال، محمد عبد الهادي، الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت، ص ص 302-303.

[551←]
النقيب، خلدون حسن، المجتمع والدولة في الخليج والجزيرة العربي-من منظور مختلف-بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، 1989، ط 2، ص 44.

[552←]
الحجي، يعقوب يوسف، النشاطات البحرية القديمة في الكويت، ص 175.

[553←]
Trade Reports. Bushier (1928-1929). vol. 2. p 9.

[554←]
عبدالرحمن، عبد الله، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ص ص 267-268.

[555←]
جمال، محمد عبد الهادي، الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت، ص 68.

[556←]
الفيل، محمد رشيد، الجغرافية التاريخية للكويت، ص 408.

[557←]
الحجي، يعقوب يوسف، النشاطات البحرية القديمة في الكويت، ص ص 140-142.

[558←]
الغنيم، عبد الله يوسف، قراءات في أسرة النصف، الكويت، مركز البحوث والدراسات الكويتية، 2016، ص 106.

[559←]
الحجي، يعقوب يوسف، النشاطات البحرية القديمة في الكويت، ص ص 147-148.

[560←]
المرجع نفسه، ص ص 150-151.

[561←]
القلاطة: نسبة من أرباح الرحلة البحرية توزع بين البحارة. (الكسادي، الطرق البحرية، ص 112).

[562←]
الكسادي، الطرق الملاحية والنشاط البحري الشراعي في الإمارات، ص 112.

[563←]
راشد، محمد علي، الأسفار البحرية والتجارة قديمًا في الإمارات، رأس الخيمة: مطبعة رأس الخيمة الوطنية، 2004، ص 96.

[564←]
الحجي، يعقوب يوسف، النشاطات البحرية القديمة في الكويت، ص ص 154-155.

[565←]
الغنيم، عبد الله يوسف، روزنامة النوخذة عبد الحميد العبدالجادر، ص 114.

[566←]
Trade Reports. Bushier (1928-1929). vol. 2. p 10.

[567←]

vol 1.p 3. and (1926-1927). vol. 2. p 3. Trade Reports. Kuwait (1924-1925).

[568←]

الحجي، يعقوب يوسف، النشاطات البحرية القديمة في الكويت، ص 106.

[569←]

جمال، محمد عبد الهادي، الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت، ص ص 539-540.

[570←]

الحجي، يعقوب يوسف، النشاطات البحرية القديمة في الكويت، ص ص 142-144.

[571←]

الغريب، طالب جاسم محمد، ملامح الحركة التجارية في الأسواق البصرية في ثلاثينيات القرن العشرين من خلال وثائق غرفة تجارة البصرة.

[572←]

القاسمي، سلطان بن محمد، اقتصاد إمارات الساحل العربي في القرن التاسع عشر، الشارقة: منشورات القاسمي، 2015، ص 47.

[573←]

IOR/L/MIL/17/15/ 14. Arabian Shores of the Persian Gulf.Kuwait.Bahrain.Qatar.Trucial Oman.Oman.1933.by Gent.st.Ind. p 183.

[574←]

IOR/L/MIL/17/15/ 14, Arabian Shores of the Persian Gulf ,Kuwait ,Bahrain ,Qatar ,Trucial Oman ,Oman,1933,by Gent.st.Ind.,p185-186.

[575←]

Htt //bu-alnami.turcblogpro.com.

[576←]

الحجي، يعقوب يوسف، النشاطات البحرية القديمة في الكويت، ص 354.

[577←]

الغريب، طالب جاسم، ملامح الحركة التجارية في الأسواق البصرية في ثلاثينيات القرن العشرين.

[578←]

Trade Reports Bushier (1934). vol. 2. p 4.

[579←]

القاسمي، سلطان بن محمد، اقتصاد إمارات الساحل العربي في القرن التاسع عشر، ص ص 48-49.

[580←]

Trade Reports Bushier (1934). vol. 2. p 4.

[581←]

راشد، علي محمد، الأسفار البحرية، ص ص 16-17.

[582←]

جمال، محمد عبد الهادي، الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت، ص 65، و ص 287.

[583←]

الحجي، يعقوب يوسف، النشاطات البحرية القديمة في الكويت، ص ص 163-165.

[584←]
لوريمير. السجل التاريخي، ج 2، مج 1، ص ص 253-554.

[585←]
الرميحي، محمد غانم، البحرين ومشكلات التغيير السياسي والاجتماعي، ص ص 111-112.

[586←]
المرجع نفسه، ص 124.

[587←]
الكسادي، عادل أحمد، الطرق الملاحية والنشاط التجاري البحري الشراعي في الإمارات، ص 73.

[588←]
عبدالرحمن، عبد الله، الإمارات في ذاكرة أبنائها، ج 2، ص 275.

[589←]
العيدروس، محمد حسن، تاريخ الكويت الحديث والمعاصر، ص 131.

[590←]
الحجي، يعقوب يوسف، النشاطات البحرية القديمة في الكويت ص ص 140-141، وص 147.

[591←]
المرجع نفسه، ص 150.

[592←]
جمال، محمد عبد الهادي، الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت، ص 85.

[593←]
ماليري، ستانلي، ج، الكويت قبل النفط، مذكرات س.ستانلي.ج.ماليري الطبيب في البحرين والكويت (1907-1949) ت:الرميحي، محمد، دبي: دار مدارك للنشر، ط3، 2012، ص 60.

[594←]
الحجي، يعقوب يوسف، النشاطات البحرية القديمة في الكويت، ص ص 209-210.

[595←]
جمال، محمد عبد الهادي، الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت، ص 85.

[596←]
المرجع نفسه، ص 34.

[597←]
خزعل، حسين خلف الشيخ، تاريخ الكويت السياسي، د.ن، ج 2، 1962، ص 297.

[598←]
الرشيد، تاريخ الكويت، ص 64.

[599←]
جمال، محمد عبد الهادي، الحرف والمهن والأنشطة التجارية القديمة في الكويت، ص 84 وص 311.

[600←]
عبدالمغني، خالد عبد الرحمن، بدايات الخدمة البريدية في الكويت، ص 73.

[601←]

Trade Reports. Kuwait (1927-1928). vol. 2. p 3.

[602←]
الرميحي، البحرين ومشكلات التغيير السياسي والاجتماعي، ص 112.

[603←]
الصايغ، فاطمة حسن، المراحل التاريخية لحركة التطور في إمارة دبي (1902-1971)، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية، ص 78.

[604←]
مركز زايد العالمي، الملاحة البحرية في دولة الإمارات العربية المتحدة، ص ص 5-9.

[605←]
جاموني، فنيورا، الهند والإمارات العربية المتحدة احتفاء بصداقة أسطورية، ص 46.